Canada

News Release Communiqué

No. H090/11 For release
October 5, 2011

HARPER GOVERNMENT TO PROCEED WITH NEW BRIDGE OVER THE ST. LAWRENCE

MONTREAL — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today announced that the Harper government will proceed with a new bridge across the St. Lawrence in Montreal.

"Building a new bridge across the St. Lawrence is vital to the economic growth of Montreal and the region, and is beneficial to Canada as a whole," said Minister Lebel. "This is a major infrastructure project that will bring benefits for years to come by ensuring the safe and efficient movement of people and goods in this busy corridor."

The Government of Canada has carefully reviewed the pre-feasibility and assessment studies that have already been done, and concludes that a new bridge is necessary. Over the coming months, the government will hold important discussions with partners to determine the most efficient way of moving this project forward. It will also examine the creation of a public-private partnership to build the new bridge and the use of tolls. The government will also consider bridge governance options, including what role Quebec could play in the project. The government will work with the private sector to ensure that the construction of the bridge is done at no additional cost to taxpayers.

Until a new bridge can be built, the Government of Canada will continue to ensure that the existing Champlain Bridge remains safe. "The safety and security of people crossing the Champlain Bridge every day are a priority for our government," said Minister Lebel. "Since 2009, we have announced significant investments totalling $380 million to keep this important bridge safe for all who use it."

The government will proceed with studies and preliminary work, and will consider the views of key stakeholders, including regional mayors and the province. All decisions will be taken in a fiscally responsible manner. A tunnel option is not being pursued because it would be significantly more expensive to build and operate.

The six-lane Champlain Bridge is the busiest vehicular bridge in Canada. An estimated 11 million public transit commuters, 60 million vehicles and $20 billion in international trade cross the bridge annually. The bridge is an important trade corridor for the regional economy and also benefits the national economy. It also responds to the objectives of Canada's gateway strategies.

- 30 -

.../2

Contacts: Vanessa Schneider
Director of Communications
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
and Minister of the Economic Development Agency
of Canada for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news at www.tc.gc.ca/e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook and YouTube to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canada

Communiqué News Release

N° H090/11 À publier
le 5 octobre 2011

LE GOUVERNEMENT HARPER VA DE L'AVANT AVEC LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU PONT AU-DESSUS DU FLEUVE SAINT-LAURENT

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre responsable de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement Harper ira de l'avant avec la construction d'un nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent à Montréal.

« La construction d'un nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent est essentielle à la croissance économique de Montréal et de ses environs, et sera profitable à l'ensemble du pays », a déclaré le ministre Lebel. « Il s'agit d'un important projet d'infrastructure dont les retombées s'échelonneront sur de nombreuses années. Sa réalisation permettra d'assurer le déplacement sécuritaire et efficace des personnes et des biens le long de ce corridor routier très achalandé. »

Le gouvernement du Canada a examiné attentivement les études de préfaisabilité et d'évaluation qui ont été effectuées jusqu'ici, et il a conclu qu'un nouveau pont était nécessaire. Au cours des prochains mois, le gouvernement entamera d'importants pourparlers avec ses partenaires afin de déterminer le moyen le plus efficace d'aller de l'avant avec ce projet. Il se penchera aussi sur la création d'un partenariat public-privé pour assurer la construction du pont, et sur la question du péage. Le gouvernement examinera aussi diverses options de gouvernance du pont, entre autres le rôle que le Québec pourrait être appelé à jouer dans ce projet. Le gouvernement collaborera avec le secteur privé afin de s'assurer que la construction du pont n'entraîne pas de coûts supplémentaires pour les contribuables.

Jusqu'à ce qu'un nouveau pont soit construit, le gouvernement du Canada continuera de s'assurer que le pont Champlain demeure sécuritaire. « La sécurité et la sûreté des personnes qui empruntent le pont Champlain chaque jour est une priorité de notre gouvernement », a indiqué le ministre Lebel. « Depuis 2009, nous avons annoncé des investissements d'envergure qui se chiffrent à 380 millions de dollars pour que ce pont important demeure sécuritaire pour tous ceux qui l'utilisent. »

Le gouvernement procédera aux études et aux travaux préliminaires à la construction du pont, et il tiendra compte du point de vue des principaux intervenants dans ce dossier, y compris les maires de la région et la province de Québec. Toutes les décisions seront prises d'une manière responsable au plan financier. La possibilité de construire un tunnel n'a pas été retenue, car la construction et l'exploitation d'une telle infrastructure coûteraient beaucoup plus cher qu'un pont.

...2

Le pont Champlain, avec ses six voies, est le pont routier le plus achalandé au Canada. Chaque année, environ 11 millions d'usagers du transport en commun, 60 millions de véhicules et des échanges commerciaux internationaux d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Le pont est un important corridor de commerce pour l'économie régionale, et il profite aussi à l'économie nationale. De plus, il répond aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

-30-

Renseignements :

Vanessa Schneider
Directrice des communications
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités et ministre de l'Agence
de développement économique du Canada
pour les régions du Québec, Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct à www.tc.gc.ca/nouvellesendirect et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook et YouTube pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Canadä

Communiqué News Release

Nº H100/11 | À publier le 31 octobre 2011

LE MINISTRE LEBEL ENTAME DES CONSULTATIONS AVEC DES INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE AU SUJET DU NOUVEAU PONT SUR LE SAINT-LAURENT

MONTRÉAL — Des consultations portant sur les caractéristiques que devrait avoir le nouveau pont sur le Saint-Laurent ont officiellement été entamées. L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a rencontré aujourd'hui des leaders du milieu économique et des affaires de la région de Montréal pour connaître leurs avis à ce sujet.

Le ministre a eu des discussions fructueuses avec ce groupe de consultation représentant l'industrie au sujet du futur pont. Il a écouté leurs avis sur la question du péage et a discuté avec eux des besoins actuels et futurs de la communauté d'affaires relativement à ce passage.

« Il est essentiel d'avoir des discussions avec les principaux intervenants à propos du processus de planification du nouveau pont sur le Saint-Laurent », a déclaré le ministre Lebel. « Je souhaite entendre les points de vue des représentants du secteur privé, de façon à assurer que cet important corridor de commerce conviendra à toutes les entreprises, qu'elles soient petites, moyennes ou grandes. Notre gouvernement continue de privilégier la croissance économique à long terme et la création d'emplois. Le transport harmonieux des biens et des personnes d'une rive à l'autre du fleuve Saint-Laurent est un élément essentiel à l'économie de la région et du pays dans son ensemble. »

Les travaux préliminaires à la construction du futur pont sur le Saint-Laurent sont en cours. Dans les prochains mois, le gouvernement fédéral continuera de rencontrer ses partenaires principaux, dont des représentants de la province et des municipalités.

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada irait de l'avant avec la construction d'un nouveau passage pour remplacer le pont Champlain. Ce pont, avec ses six voies, est le pont routier le plus achalandé au Canada. Chaque année, environ 11 millions d'usagers du transport en commun, 60 millions de véhicules et des échanges commerciaux internationaux d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Le pont est un important corridor de commerce pour l'économie régionale, et il profite aussi à l'économie nationale. De plus, il répond aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Le document d'information ci-joint présente un résumé du point de vue de leaders du milieu économique et des affaires de la région de Montréal.

\- 30 -

Renseignements :

Pierre Floréa
Attaché de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook et YouTube pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Canada

Information Backgrounder

AVIS DE PARTICIPANTS AUX CONSULTATIONS SUR LE FUTUR PONT DE MONTRÉAL

Le 31 octobre 2011, plusieurs leaders du milieu économique et des affaires de la région de Montréal ont fait part de leurs avis quant aux consultations qu'ils ont eues avec le ministre Lebel à propos des caractéristiques que devrait avoir le futur pont sur le Saint-Laurent.

Administration portuaire de Montréal
Sylvie Vachon, présidente-directrice générale
« L'Administration portuaire de Montréal voit le remplacement du pont Champlain par un nouveau pont sur le Saint-Laurent comme un élément crucial qui contribuera à la circulation fluide des marchandises », a dit Mme Vachon. « Cette fluidité du trafic routier contribue à la compétitivité du transport de la chaîne logistique du Grand Montréal et à l'essor économique de tous les acteurs de notre région. »

Conseil du patronat du Québec
Yves-Thomas Dorval, président
M. Dorval, qui participait à la consultation, voit d'un bon œil l'ouverture dont fait preuve le ministre Denis Lebel dans le dossier du remplacement du pont Champlain : « Il faut souligner la volonté du ministre de travailler en collaboration avec les différents intervenants, notamment le milieu des affaires du Québec, pour doter la province d'infrastructures de transport qui contribuent à la prospérité du Québec à long terme. »

Fédération des chambres de commerce du Québec
Françoise Bertrand, présidente-directrice générale
« Nous sommes très heureux de voir que le ministre Denis Lebel s'est mis aussi rapidement au travail dans cet important dossier pour l'économie québécoise », a déclaré Mme Bertrand. « Nous constatons une très belle ouverture de la part du ministre et cette consultation a été très appréciée. Nous savons maintenant que le dossier progresse rapidement. »

Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Michel Leblanc, président et chef de la direction
« La communauté d'affaires de la métropole constate la volonté du gouvernement fédéral à procéder rapidement. Nous applaudissons l'engagement du ministre Lebel à tout faire pour que la réalisation du projet du pont Champlain se fasse dans un délai de moins de 10 ans. Un échéancier serré dans le respect de l'art combiné à des mesures de mitigation qui assurent la pleine fluidité en tout temps sont les meilleures solutions pour assurer que l'économie de la métropole contribue pleinement à la reprise canadienne. »

Association du camionnage du Québec
Marc Cadieux, président-directeur général
« L'association du camionnage se dit privilégiée d'être consultée dans ce projet. Nous sommes heureux de voir que le ministre est déjà au travail. Nous comprenons l'approche de partenariat public-privé, et nous croyons fermement que le ministre tiendra compte des commentaires fournis par les représentants de l'industrie du camionnage. »

Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud
Hélène Bergeron, directrice générale
« Nous sommes très heureux de voir que le ministre Lebel est déjà au travail pour que prenne forme ce projet important. Nous apprécions qu'il consulte les acteurs économiques de la Rive-Sud et nous sommes rassurés de voir le gouvernement tenir compte de l'avis des gens de toute la région de Montréal. »

Canada

News Release Communiqué

No. H109/11 For release
November 14, 2011

MINISTER LEBEL CONSULTS MAYORS ON
THE NEW BRIDGE OVER THE ST. LAWRENCE

MONTREAL — Consultations on the project for the new bridge over the St. Lawrence continued today. The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, met with the mayors of Montreal, Longueuil and Brossard this afternoon to hear their concerns on this matter.

Following his meeting with economic and business stakeholders in the Montreal region on October 31, the Minister had a productive meeting with the mayors about the future bridge. He listened to what they had to say about the issue of tolling and public transit, and discussed the cities' current and future needs regarding this crossing.

"The views of the Montreal, Longueuil and Brossard mayors are essential to a good planning process for the new bridge over the St. Lawrence," said Minister Lebel. "That is why I am listening to their opinions. The efficiency of this corridor for drivers, public transit users and truckers contributes to the quality of life of residents and workers of greater Montreal, and is a vital part of the economy of the region and the country as a whole."

"Holding these consultations, six weeks after the federal government confirmed construction of a new bridge, shows Minister Lebel's firm intention to proceed as quickly as possible with this project. The fact that we are already at work on this file proves that the needs of the citizens of greater Montreal are a priority for the Canadian government. As mayor of Montreal and president of the Montreal Urban Community, I reconfirm to Minister Lebel my complete cooperation," said Montreal Mayor Gérald Tremblay.

"I welcome the federal government making the South Shore a partner in this major project, because we contribute to the metropolitan region's economic growth on a daily basis. This new bridge will guarantee the flow of commerce between our two river banks that amounts to more than $20 billion per year. I am also reassured by Minister Lebel's commitment to integrate public transit on the new bridge so that it will be built to accommodate a vision of sustainable development," said Longueuil Mayor Caroline St-Hilaire.

"The City of Brossard is pleased to contribute to the consultation process initiated by Minister Lebel to get the construction project for the new bridge underway. Just a few weeks after the official announcement, we see the commitment of the federal government to moving this file forward. As mayor of one of the cities most affected by the impact of building the new bridge, the minister and other stakeholders will be able to count on my complete cooperation throughout the process," said Brossard Mayor Paul Leduc.

Preliminary work on the new bridge over the St. Lawrence is progressing. Over the coming months, the federal government will continue to meet with key partners, including representatives of the Government of Quebec.

On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada will proceed with a new crossing to replace the existing Champlain Bridge. The six-lane bridge is the busiest vehicular bridge in Canada. An estimated 11 million public transit commuters, 60 million vehicles and $20 billion in international trade cross it annually. The bridge is an essential trade corridor for the regional economy and benefits the national economy. It also responds to the objectives of Canada's gateway strategies.

.../2

Contacts: Pierre Floréa
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
and Minister of the Economic Development Agency
of Canada for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news at www.tc.gc.ca/e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook,YouTube, and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canadä

Communiqué News Release

Nº H109/11

À publier
le 14 novembre 2011

LE MINISTRE LEBEL CONSULTE LES MAIRES AU SUJET
DU NOUVEAU PONT SUR LE SAINT-LAURENT

MONTRÉAL — Les consultations concernant le projet de nouveau pont sur le Saint-Laurent se sont poursuivies aujourd'hui. L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a rencontré cet après-midi les maires de Montréal, de Longueuil et de Brossard afin de prendre connaissance de leurs préoccupations à ce sujet.

À la suite de sa rencontre avec des intervenants du milieu économique et du monde des affaires de la région de Montréal le 31 octobre dernier, le ministre a eu une rencontre fructueuse avec les maires au sujet du futur pont. Il a écouté ce qu'ils avaient à dire sur la question du péage et du transport en commun, et a discuté avec eux des besoins actuels et futurs des municipalités relativement à cette infrastructure.

« Le point de vue des maires de Montréal, de Longueuil et de Brossard est essentiel à une bonne planification du projet de nouveau pont sur le Saint-Laurent », a déclaré le ministre Lebel. « C'est pourquoi je suis à l'écoute de leurs opinions. L'efficacité de ce corridor pour les automobilistes, les usagers du transport en commun et les camionneurs contribue à la qualité de vie des résidents et des travailleurs de la grande région de Montréal et représente un élément vital tant pour l'économie régionale que nationale. »

« La tenue de ces consultations, six semaines après que le gouvernement fédéral ait confirmé la construction d'un nouveau pont, démontre la ferme intention du ministre Lebel d'aller de l'avant le plus rapidement possible avec ce projet. Le fait qu'on soit déjà au travail dans ce dossier prouve que les besoins des citoyens de la grande région de Montréal sont prioritaires pour le gouvernement canadien. Comme maire de Montréal et président de la Communauté métropolitaine de Montréal, je réitère au ministre Lebel mon entière collaboration », a affirmé le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay.

« J'apprécie que le gouvernement fédéral fasse de la Rive-Sud un partenaire de ce grand projet, parce que nous contribuons quotidiennement à l'essor économique de la région métropolitaine. Ce nouveau pont va garantir la fluidité des échanges commerciaux entre nos deux rives, lesquels s'élèvent à plus de 20 milliards de dollars par année. Je suis aussi rassurée par la volonté du ministre Lebel d'intégrer une offre de transport collectif sur le nouveau pont pour qu'il soit construit dans le respect d'une vision de développement durable », a souligné la mairesse de Longueuil, Mme Caroline St-Hilaire.

« La Ville de Brossard est heureuse de contribuer au processus de consultation amorcé par le ministre Lebel pour la mise en route du projet de construction du nouveau pont. Quelques semaines seulement après l'annonce officielle, on sent la volonté du gouvernement fédéral de faire avancer le dossier. En tant que maire de l'une des villes les plus concernées par les répercussions de la construction du nouveau pont, le ministre et les autres intervenants pourront compter sur mon entière collaboration tout au long du processus », a dit le maire de Brossard, M. Paul Leduc.

Les travaux préliminaires à la construction du futur pont sur le Saint-Laurent sont en cours. Dans les prochains mois, le gouvernement fédéral continuera de rencontrer ses partenaires principaux, dont des représentants du gouvernement du Québec.

…2

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada irait de l'avant avec la construction d'un nouveau passage pour remplacer le pont Champlain. Ce pont, avec ses six voies, est le pont routier le plus achalandé au Canada. Chaque année, environ 11 millions d'usagers du transport en commun et 60 millions de véhicules l'empruntent, et des échanges commerciaux internationaux d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Le pont est un corridor primordial pour le commerce, tant pour l'économie régionale que nationale. De plus, il répond aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

- 30 -

Renseignements :

Pierre Floréa
Attaché de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

H122/12 For release
November 16, 2012

Launch of public consultations on the environmental assessment for the new bridge for the St. Lawrence

MONTREAL — The Government of Canada is moving forward with plans to build a new bridge for the St. Lawrence and invites interested persons to attend open houses on the environmental assessment, in the Montreal region from December 2, 2012 to December 10, 2012.

These open houses are an opportunity for people to receive more information, meet specialists and comment on the project description, as well as the physical, biological and human environments that are the subject of the first preliminary environmental assessment report. This report can be viewed on the Canadian Environmental Assessment Agency's website at http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents-eng.cfm?evaluation=65574&type=5.

The Government of Canada will also accept written comments on topics covered in the first preliminary environmental assessment report and during these open houses until January 15, 2013.

More information on the open houses is included in the attached backgrounder.

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:
Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Information Backgrounder

Open houses on the environmental assessment of the new bridge for the St. Lawrence

The environmental assessment for the project to build a new bridge for the St. Lawrence began on January 22, 2012. It examines the project's impacts on the environment and proposes ways to reduce them. It also evaluates the bridge design and construction techniques, to make decisions that respect the environment.

The first preliminary environmental assessment report is now available on the Canadian Environmental Assessment Agency's website at http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents-eng.cfm?evaluation=65574&type=5.

An initial series of open houses will take place in December 2012 at the following locations:

BROSSARD	**VERDUN / SUD-OUEST**	**NUNS' ISLAND**
École secondaire Antoine-Brossard 3055 Rome Blvd. Brossard, Quebec J4Y 1S9	**Verdun Borough Council Room** 4555 de Verdun St. Verdun, Quebec H4G 1M4	**Elgar Community Centre** 260 Elgar St. Verdun, Quebec H3E 1C9
Sunday, December 2, 2012 2 p.m. to 5 p.m.	**Friday, December 7, 2012** 6 p.m. to 9 p.m.	**Sunday, December 9, 2012** 2 p.m. to 5 p.m.
Monday, December 3, 2012 6 p.m. to 9 p.m.	**Saturday, December 8, 2012** 2 p.m. to 5 p.m.	**Monday, December 10, 2012** 6 p.m. to 9 p.m.

We will accept your written comments on topics covered in the first preliminary report and during these open houses until **January 15, 2013**. We will take these comments into consideration during the next steps of the environmental assessment.

A second preliminary environmental assessment report, as well as a second series of open houses on the environmental assessment, will follow in spring 2013. These will discuss any environmental impacts of the project and ways to mitigate them. At that time, we will also accept written comments about this report and topics covered in the second series of open houses.

For more information or to share your comments:

New Bridge for the St. Lawrence
Transport Canada
800, René-Lévesque Blvd. West
Room 638, 6th floor
Montreal, Quebec H3B 1X9

Email: **NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca**
Website: **www.tc.gc.ca/nbfsl**

November 2012



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

H122/12 À publier
le 16 novembre 2012

Lancement des consultations publiques sur l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent

MONTRÉAL — Le gouvernement du Canada va de l'avant avec la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent et convie les personnes intéressées à des journées portes ouvertes pour l'évaluation environnementale, qui se dérouleront dans la région de Montréal du 2 au 10 décembre.

Ces portes ouvertes sont une occasion pour la population de recevoir plus d'information, de rencontrer des spécialistes et de faire part de ses commentaires sur la description du projet et les milieux physiques, biologiques et humains faisant l'objet du premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale. Ce rapport peut être consulté sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à l'adresse http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents-fra.cfm?evaluation=65574&type=5.

Jusqu'au 15 janvier 2013, le gouvernement du Canada acceptera les commentaires écrits sur les sujets abordés dans le premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale et ceux émis lors de ces portes ouvertes.

Plus d'information au sujet des portes ouvertes est disponible dans le document d'information en annexe.

Pour de plus amples renseignements au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, veuillez visiter le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

.../2

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Information Backgrounder

Journées portes ouvertes pour l'évaluation environnementale au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

L'évaluation environnementale au sujet de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent a débuté le 22 janvier 2012. Elle permet d'examiner les répercussions de ce projet sur l'environnement et propose des mesures pour les atténuer. Elle vise aussi à évaluer la conception du pont et les techniques de construction afin de prendre des décisions qui respectent l'environnement.

Le premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale est maintenant disponible sur le site de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à l'adresse http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents-fra.cfm?evaluation=65574&type=5.

Une première série de portes ouvertes aura lieu en décembre 2012 aux endroits suivants :

BROSSARD	**VERDUN / SUD-OUEST**	**L'ÎLE-DES-SOEURS**
École secondaire Antoine-Brossard 3055, boul. Rome Brossard (Québec) J4Y 1S9	**Salle du Conseil de la mairie d'arrondissement de Verdun** 4555, rue de Verdun Verdun (Québec) H4G 1M4	**Centre communautaire Elgar** 260, rue Elgar Verdun (Québec) H3E 1C9
Dimanche 2 décembre 2012 14 h à 17 h	**Vendredi 7 décembre 2012** 18 h à 21 h	**Dimanche 9 décembre 2012** 14 h à 17 h
Lundi 3 décembre 2012 18 h à 21 h	**Samedi 8 décembre 2012** 14 h à 17 h	**Lundi 10 décembre 2012** 18 h à 21 h

Jusqu'au **15 janvier 2013**, nous accepterons les commentaires écrits sur les sujets abordés dans le premier rapport préliminaire et ceux émis lors de ces portes ouvertes. Nous tiendrons compte de ces commentaires lors des prochaines étapes de l'évaluation environnementale.

Un deuxième rapport préliminaire d'évaluation environnementale et une deuxième série de journées portes ouvertes suivront au printemps 2013. Ils traiteront des impacts environnementaux du projet et des mesures d'atténuation. Nous accepterons également des commentaires écrits sur les sujets abordés dans ce rapport et lors de cette deuxième série de portes ouvertes.

Pour plus d'information ou pour nous faire part de vos commentaires :

Nouveau pont pour le Saint-Laurent
Transports Canada
800, boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 638, 6e étage
Montréal (Québec) H3B 1X9

Courriel : **NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca**
Site Web : **www.tc.gc.ca/nppsl**

Novembre 2012



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

H083/12 Pour diffusion immédiate
le 31 juillet 2012

Le gouvernement du Canada annonce l'attribution du contrat pour le dossier d'affaires du nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — Le gouvernement du Canada a annoncé aujourd'hui qu'il avait choisi un consortium dirigé par PricewaterhouseCoopers pour la prestation de services d'experts dans les domaines financier et technique, ainsi qu'en ingénierie en ce qui a trait à la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Ces services comprennent aussi l'élaboration du dossier d'affaires du projet.

Le dossier d'affaires comprend une analyse approfondie de la méthode à privilégier quant au processus d'approvisionnement et à la construction du pont. L'élaboration de prévisions de l'achalandage et des revenus, ainsi que des travaux d'ingénierie préliminaires visant à déterminer les options possibles et leurs coûts seront également effectués lors de cette étape du projet.

La préparation du dossier d'affaires prendra au maximum 18 mois. Des mises à jour sur l'évolution du projet et sur les activités de consultation continueront d'être fournies tout au long du processus de planification et de l'étape de la construction.

On estime à 20 milliards de dollars la valeur du commerce international qui transite par le pont Champlain annuellement, ce qui en fait un corridor important tant pour l'économie régionale que pour l'économie du Canada dans son ensemble. Il est essentiel d'avoir un corridor de transport efficace pour les navetteurs, les usagers du transport en commun et les véhicules commerciaux pour assurer la qualité de vie des résidents et des travailleurs du Grand Montréal.

Le Plan d'action économique du Canada de 2012 est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur le maintien de la prospérité à long terme pour les Canadiens. Le renforcement des infrastructures partout au pays constitue une composante importante de ce plan. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus de 765 000 nouveaux emplois nets depuis juillet 2009. Pour en savoir plus au sujet des possibilités offertes par le Plan d'action économique de 2012, consultez le http://www.budget.gc.ca/2012/home-accueil-fra.html.

...2



Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, visitez le http://www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

H083/12 For immediate release
July 31, 2012

Government of Canada announces business case contract for the new bridge for the St. Lawrence

OTTAWA — The Government of Canada today announced that it has selected a PricewaterhouseCoopers-led consortium to provide expert financial, technical and engineering services for the construction of the new bridge for the St. Lawrence, including the development of the business case for the project.

The business case includes an in-depth analysis of the preferred method for procurement and construction of the bridge. The development of traffic and revenue forecasts, as well as preliminary engineering work to identify possible options and their costs, will also be completed in this phase of the project.

The preparation of the business case will take a maximum of 18 months to complete. Updates on progress and consultation activities will continue to be provided throughout the planning process and construction phase.

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An efficient transportation corridor for commuters, public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in greater Montreal.

Canada's Economic Action Plan 2012 focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and ensuring long-term prosperity for Canadians. Strengthening infrastructure across the country is an important part of this plan. Thanks to the Government of Canada's leadership, and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than 765,000 net new jobs created since July 2009. Find out more about the opportunities in Economic Action Plan 2012 at www.budget.gc.ca/2012/home-accueil-eng.html.

.../2



For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION SHALL PREVAIL.

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H077/12 For immediate release
July 12, 2012

Harper government announces important next steps towards building
<u>the new bridge for the St. Lawrence</u>

MONTREAL — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today provided major updates on the project to build a new bridge for the St. Lawrence, including the replacement of three overpasses on Highway 15 and the construction of a temporary causeway between Nuns' Island and Montreal.

"The new bridge for the St. Lawrence is a top priority for the Harper government and I am moving this project forward quickly, efficiently and responsibly. Over the next decade, the construction of the new bridge for the St. Lawrence will create 30,000 jobs," said Minister Lebel. "We have already made significant progress in our environmental assessment and I have had many productive meetings with key stakeholders in the Montreal region."

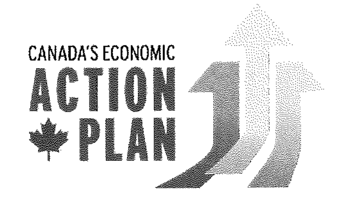
A request for proposals will be issued in the coming weeks for the planning, design and costing of a temporary causeway to be constructed next to the existing Nuns' Island Bridge. This causeway will have three lanes in each direction and will be in place until the Nuns' Island Bridge is permanently replaced as part of the construction of the new St. Lawrence bridge. The Nuns' Island Bridge is a key link between major highways in Montreal and the Champlain Bridge – an essential Canada-United States trade corridor. The objective is to open the temporary causeway by 2015.

"We will build a temporary causeway between Nuns' Island and Montreal to ensure the efficient movement of traffic and goods before and during the construction of the new bridge," said Minister Lebel. "After careful review of all options, I have determined that building a temporary causeway now is the fastest, safest, least disruptive and most cost-effective option."

The Government of Canada has also reviewed proposals to retain consultants to develop the financial business case for the new bridge. The successful bidder will be announced in the next few weeks.

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An efficient transportation corridor for commuters, public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in greater Montreal.

Canada's Economic Action Plan 2012 focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and ensuring long-term prosperity for Canadians. Strengthening infrastructure across the country is an important part of this plan. Thanks to the Government of Canada's leadership, and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than 765,000 net new jobs created since July 2009. Find out more about the opportunities in Economic Action Plan 2012 at www.budget.gc.ca/2012/home-accueil-eng.html.

Updates on the overpass replacement project and temporary causeway will be regularly posted on the Jacques Cartier and Champlain Bridge Incorporated's website at: www.jccbi.ca. For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

For more information, contact:

Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
and Minister of the Economic Development Agency of Canada
for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION WILL PREVAIL.

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

N° H077/12 Pour publication immédiate
Le 12 juillet 2012

Le gouvernement Harper annonce les prochaines étapes importantes en prévision de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a fait d'importantes mises au point aujourd'hui au sujet du projet de construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent, y compris le remplacement de trois viaducs sur l'autoroute 15 et la construction d'un pont-jetée temporaire reliant l'Île des Sœurs à Montréal.

« Le nouveau pont pour le Saint-Laurent est une grande priorité pour le gouvernement Harper, et je vais rapidement de l'avant avec ce projet, d'une manière efficace et responsable. Au cours de la prochaine décennie, la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent signifiera la création de 30 000 emplois », a dit le ministre Lebel. « Nous avons déjà fait des progrès importants en ce qui a trait à notre évaluation environnementale et avons eu plusieurs réunions productives à ce sujet avec des intervenants clés de la région de Montréal. »

Au cours des prochaines semaines, nous lancerons une demande de propositions pour la planification, la conception et les coûts du pont-jetée temporaire qui sera construit près du pont actuel de l'Île des Sœurs. Ce pont-jetée comprendra trois voies dans chaque direction et sera utilisé jusqu'à ce que le pont permanent de l'Île des Sœurs soit construit dans le cadre des travaux relatifs au nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le pont de l'Île des Sœurs est un lien important entre les principales routes de Montréal et le pont Champlain, un corridor de commerce essentiel entre le Canada et les États-Unis. L'objectif est de mettre en service le pont-jetée temporaire d'ici 2015.

« Nous allons construire un pont-jetée temporaire entre l'Île des Sœurs et Montréal afin d'assurer la circulation efficace des personnes et des biens avant et pendant la construction du nouveau pont », a dit le ministre Lebel. « Après avoir examiné attentivement toutes les options, j'en suis venu à la conclusion que la construction d'un pont-jetée constitue maintenant la solution la plus rapide, la plus sécuritaire, la moins perturbatrice et la plus économique ».

Le gouvernement du Canada a par ailleurs examiné des propositions en vue de retenir les services de consultants qui prépareront le dossier d'affaires concernant le nouveau pont. Le soumissionnaire retenu sera annoncé au cours des prochaines semaines.

…2





Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. La présence d'un corridor efficace pour les navetteurs, les usagers du transport en commun et les véhicules commerciaux est essentielle à la qualité de vie des résidants et des travailleurs du Grand Montréal.

Le Plan d'action économique du Canada de 2012 est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur la prospérité à long terme pour les Canadiens. Le renforcement des infrastructures partout au pays constitue une composante importante de ce plan. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus de 765 000 nouveaux emplois nets depuis juillet 2009. Pour en savoir plus au sujet des possibilités offertes par le Plan d'action économique de 2012, consultez le www.budget.gc.ca/2012/home-accueil-fra.html.

Des mises à jour seront faites régulièrement sur le site web de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée au www.pjcci.ca au sujet du projet de remplacement des viaducs et de la construction du pont-jetée temporaire. Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, visitez le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Pour plus d'information, communiquez avec :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
et ministre de l'Agence de développement économique du Canada
pour les régions du Québec
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

H033/12 Pour diffusion immédiate
le 23 avril 2012

Le gouvernement Harper annonce l'attribution du contrat pour l'évaluation environnementale fédérale du nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada avait choisi le consortium Dessau|Cima+ de Montréal pour réaliser l'évaluation environnementale fédérale relative au nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« La phase de l'évaluation environnementale est une étape importante en vue de la construction du nouveau pont », a dit le ministre Lebel. « Le nouveau pont pour le Saint-Laurent est nécessaire afin d'appuyer la croissance économique et la prospérité à long terme au Canada, et je me réjouis à l'idée que ce projet continue d'aller de l'avant. »

On estime à 20 milliards de dollars la valeur du commerce international qui transite par le pont Champlain annuellement, ce qui en fait un corridor important tant pour l'économie régionale que pour l'économie du Canada dans son ensemble. Il est essentiel d'avoir un corridor de transport efficace pour les navetteurs, les usagers du transport en commun et les véhicules commerciaux pour assurer la qualité de vie des résidents et des travailleurs du Grand Montréal.

L'évaluation comprendra les composantes environnementales et techniques requises afin de formuler des recommandations en vue de minimiser les répercussions du projet sur l'environnement et la collectivité. Le public, les conseils consultatifs locaux, le secteur privé et les groupes communautaires auront l'occasion de participer au processus d'évaluation environnementale. Le processus d'appel d'offres a été lancé le 24 janvier 2012. Du 15 mars au 4 avril 2012, le public était invité à s'exprimer à propos de l'Ébauche des lignes directrices de l'évaluation environnementale pour ce projet. Ces lignes directrices guideront Dessau|Cima+ dans la réalisation de l'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale fédérale durera de 18 à 24 mois. Des mises à jour sur l'évolution du projet et sur les activités de consultation continueront d'être fournies tout au long du processus de planification et de l'étape de la construction. Vous pouvez consulter en ligne les documents relatifs à l'évaluation environnementale au http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/Viewer_f.cfm?CEAR_ID=65574.

...2

Canada

Le Plan d'action économique du Canada de 2012 est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur le maintien de la prospérité à long terme pour les Canadiens. Les investissements dans l'infrastructure publique sont une composante importante de cette stratégie. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement grâce à la création de plus de 690 000 nouveaux emplois nets depuis juillet 2009. Pour en savoir plus au sujet des possibilités offertes par le Plan d'action économique de 2012, consultez le http://www.budget.gc.ca/2012/home-accueil-fra.html.

Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, visitez le http://www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

H033/12 For immediate release
April 23, 2012

Harper government announces environmental assessment contract for the new bridge for the St. Lawrence

OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today announced that the Government of Canada has selected the Dessau|Cima+ consortium of Montreal to carry out the federal environmental assessment for the new bridge for the St. Lawrence.

"The environmental assessment phase is an important step towards building the new bridge," said Minister Lebel. "The new bridge for the St. Lawrence is necessary to sustain economic growth and long-term prosperity in Canada, and I am pleased that this project continues to move forward."

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An efficient transportation corridor for commuters, public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in greater Montreal.

The assessment will consist of environmental and technical work required to make recommendations to minimize the environmental and community impacts of the project. The public, local advisory councils, the private sector and community groups will have the opportunity to participate in the environmental assessment process. The bidding process was launched on January 24, 2012. From March 15, 2012, to April 4, 2012, the public was invited to comment on the Draft Federal Environmental Assessment Guidelines for this project. These guidelines will guide Dessau|Cima+ in completing the environmental assessment.

The federal environmental assessment will take 18 to 24 months. Updates on progress and consultation activities will continue to be provided throughout the planning process and construction phase. Documents for this environmental assessment are available online at www.ceaa-acee.gc.ca/050/Viewer_e.cfm?CEAR_ID=65574.

.../2



Canada's Economic Action Plan 2012 focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and securing long-term prosperity for Canadians. Investing in public infrastructure is an important part of this strategy. Thanks to the Government of Canada's leadership, and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than 690,000 net new jobs created since July 2009. Find out more about the opportunities in Economic Action Plan 2012 at www.budget.gc.ca/2012/home-accueil-eng.html.

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION SHALL PREVAIL.

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canada

Communiqué News Release

N° H026/12 À publier
le 30 mars 2012

Le ministre Lebel annonce une demande de propositions concernant le nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada a lancé une demande de propositions visant à retenir les services d'experts financiers, techniques et d'ingénierie en vue de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

On estime à 20 milliards de dollars la valeur du commerce international qui transite par le pont Champlain annuellement, ce qui en fait un corridor important tant pour l'économie régionale que pour l'économie nationale. La sécurité et la sûreté des usagers quotidiens du pont Champlain est une priorité absolue du gouvernement du Canada. Depuis 2009, le gouvernement a annoncé des investissements majeurs totalisant 380 millions de dollars pour veiller à la sécurité de tous ceux qui empruntent cet important pont. Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, visitez le www.tc.gc.ca/nppsl.

« Le nouveau pont pour le Saint-Laurent est important pour la prospérité économique du Canada », a dit le ministre Lebel. « Aujourd'hui, je suis heureux de lancer officiellement la prochaine phase du projet de construction de ce pont. Le dossier d'affaires représente une étape essentielle à la planification de la construction du nouveau pont. En parallèle, nous continuons à travailler sur le volet environnemental et à assurer la sécurité de ce passage indispensable. »

La demande de propositions vise à retenir les services d'experts financiers, techniques et d'ingénierie pour faire une analyse approfondie de la méthode à privilégier quant au processus d'approvisionnement et à la construction du pont. Les services offerts comprendront également l'élaboration de prévisions de l'achalandage et des revenus, ainsi que de travaux d'ingénierie préliminaires visant à déterminer les options possibles et leurs coûts.

La demande de propositions est affichée sur MERX, le service électronique d'appels d'offres du gouvernement (www.merx.com), et le processus contractuel est sous la gestion de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. L'attribution du contrat devrait être annoncée au début juin 2012.

L'ébauche des lignes directrices pour l'évaluation environnementale est accessible en ligne sous le titre « Portée des éléments », au www.ceaa.gc.ca/050/document-fra.cfm?document=54797. Vous pouvez faire part de vos commentaires sur le projet d'ici le 4 avril 2012, au www.ceaa.gc.ca/050/document-fra.cfm?document=54535.

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
et ministre de l'Agence de développement économique
du Canada pour les régions du Québec
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Canadä

News Release Communiqué

No. H026/12 For release
March 30, 2012

Minister Lebel announces request for proposals for the new bridge for the St. Lawrence

OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today announced that the Government of Canada has issued a request for proposals to retain expert financial, technical and engineering services for the construction of the new bridge for the St. Lawrence.

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is important for the regional economy and also benefits the national economy. The safety and security of the people crossing the Champlain Bridge every day are a top priority for the Government of Canada. Since 2009, the government has announced significant investments totalling $380 million to continue to keep this important bridge safe for all who use it. For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

"The new bridge for the St. Lawrence is important for Canada's economic prosperity," said Minister Lebel. "Today, I am pleased to officially launch the next phase of the project to build this bridge. The business case represents an essential part of the planning process for the construction of the new bridge. At the same time, we are continuing to work on the environmental component and to ensure the safety of this vital crossing."

Through this request for proposals, expert financial, technical and engineering services will be retained to conduct an in-depth analysis of the preferred method for procurement and construction of the bridge. These services also include the development of traffic and revenue forecasts, as well as preliminary engineering work to identify possible options and their costs.

The request for proposals is posted on the Government Electronic Tendering Service known as MERX (www.merx.com) and the contracting process is managed by Public Works and Government Services Canada. The contract award is expected to be announced at the beginning of June 2012.

The Draft Federal Environmental Guidelines for this project are available under the heading "Scope of Factors" at www.ceaa.gc.ca/050/document-eng.cfm?document=54797. To provide your comments on the project, visit www.ceaa.gc.ca/050/document-eng.cfm?document=54535 by April 4, 2012.

\- 30 -

.../2

Contacts: Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
and Minister of the Economic Development Agency
of Canada for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canada

Communiqué News Release

N° H002/12 À publier
le 22 janvier 2012

Le gouvernement Harper annonce les prochaines étapes pour la construction du pont pour le Saint-Laurent

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a fait le point aujourd'hui sur la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal. Le ministre Lebel a officiellement lancé la phase de l'évaluation environnementale fédérale du projet de construction du nouveau pont.

« La construction du nouveau pont créera des emplois et est nécessaire pour la viabilité économique de notre pays, » a dit le ministre Lebel. « Aujourd'hui, je suis heureux de lancer officiellement l'évaluation environnementale fédérale du projet, qui constitue une étape essentielle de la planification de la construction du nouveau pont. Pendant ce temps, nous continuerons d'assurer la sécurité de ce passage indispensable. »

Le gouvernement Harper continue à se concentrer sur l'économie. Environ 20 milliards de dollars de marchandises internationales transitent par ce pont chaque année, ce qui en fait non seulement un corridor de commerce primordial pour l'économie régionale, mais aussi un important moteur de l'économie nationale.

Une évaluation environnementale comprend des composantes environnementales et techniques qui permettront de prendre des décisions respectueuses de l'environnement quant à la conception du nouveau pont. Différentes possibilités seront étudiées, et des recommandations seront faites pour minimiser les répercussions du projet sur l'environnement et la collectivité. Transports Canada dirige les travaux et l'évaluation environnementale du projet. Le public, les conseils consultatifs locaux, les entreprises du secteur privé et les groupes communautaires auront l'occasion de participer au processus de l'évaluation environnementale et de formuler des commentaires.

Le ministre Lebel a fait remarquer que l'évaluation environnementale permettra de continuer de travailler de près avec les intervenants clés. « Dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale, nous continuerons de collaborer avec un bon nombre de ministères fédéraux, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, le ministère des Transports du Québec et les municipalités. Nous discuterons aussi avec des représentants des collectivités des Premières nations. »

Le gouvernement a également investi dans la sécurité et la sûreté des usagers quotidiens du pont Champlain. Depuis 2009, ce dernier a annoncé des investissements majeurs se chiffrant à 380 millions de dollars pour continuer de maintenir la sécurité de ce pont important jusqu'à ce que le nouveau corridor soit construit.

...2

Des mises à jour sur l'évolution du projet et sur les activités de consultation seront fournies tout au long du processus de planification et de l'étape de construction. Vous pouvez consulter en ligne l'Avis de lancement d'une étude environnementale au : http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/Viewer_f.cfm?CEAR_ID=65574.

- 30 -

Renseignements :

Pierre Floréa
Attaché de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Canada

News Release Communiqué

No. H002/12 For release
January 22, 2012

Harper government announces next steps for St. Lawrence Bridge construction

MONTREAL — Today, the Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, provided updates regarding construction of the new bridge for the St. Lawrence in Montreal. Minister Lebel officially launched the federal environmental assessment phase of the project to build the new bridge.

"This construction of the new bridge will create jobs and is necessary for our country's economic viability," said Minister Lebel. "Today, I am pleased to officially launch the environmental assessment for this project, an essential part of the planning process for the new bridge. Meanwhile, we will continue to ensure the safety of this vital crossing."

The Harper government remains focused on the economy. With an estimated $20 billion worth of international trade crossing the bridge annually, this corridor is important for the regional economy and also benefits the national economy.

An environmental assessment consists of environmental and technical work to allow decisions on the design of a new bridge to be taken in an environmentally responsible manner. Alternative solutions will be studied and recommendations will be made to mitigate environmental and community effects. Transport Canada is leading the work program and the environmental assessment for the project. The public, local advisory councils, the private sector and community groups will have the opportunity to participate and comment throughout the environmental assessment phase.

Minister Lebel highlighted that the environmental assessment will provide an opportunity to continue close collaboration with key stakeholders. "As part of the federal environmental assessment, we will continue to collaborate with many federal departments, the Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, the Ministère des Transports du Québec and the municipalities. We will also have discussions with representatives from First Nations communities."

The government has also invested in the safety and security of the Champlain Bridge. Since 2009, investments totalling $380 million will continue to keep this important bridge safe until the new crosing is complete.

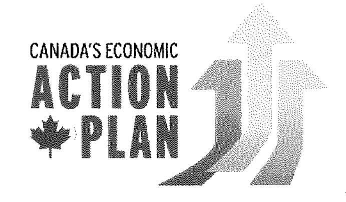
Updates on progress and consultation activities will be provided throughout the planning and construction phase. The Notice of Commencement of an Environmental Assessment is available online at http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/Viewer_e.cfm?CEAR_ID=65574.

Contacts: Pierre Floréa
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
and Minister of the Economic Development Agency
of Canada for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca/eng/tc-main.htm. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H172/13 For immediate release
December 20, 2013

Re-opening of Champlain Bridge's third lane toward South Shore

OTTAWA – The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today welcomed Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (JCCBI)'s announcement regarding the re-opening of the Champlain Bridge's third lane toward the South Shore.

"I am pleased that JCCBI has completed the lane reconfiguration following the installation of the support beam. Three lanes leading to the South Shore will be open to traffic during evening rush hour," said Minister Lebel. "I want to sincerely thank all bridge users for their patience, as well as JCCBI, the Government of Quebec and all partners for their collaboration to help alleviate traffic and reduce commuting delays during the lane closure."

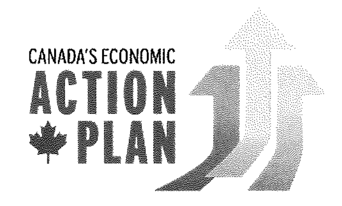
Earlier this month, one lane of the Champlain Bridge leading to the South Shore was closed after a crack was detected on one of the bridge's beams. Following inspections and studies, JCCBI installed a support beam to address the crack.

The Champlain Bridge is subject to ongoing monitoring and the Government of Canada is making no compromises with the safety of Canadians. A new bridge for the St. Lawrence is a priority for the Government of Canada.

"In the New Year, we will continue to provide regular updates on the new bridge for the St. Lawrence project, including a detailed timeline for the construction of the new bridge," continued Minister Lebel. "The new bridge will be in service in 2018."

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would be building a new bridge to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

Canada's Economic Action Plan promotes new opportunities for growth, job creation and long-term prosperity. Thanks to the Government of Canada's leadership and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than a million net new jobs created since July 2009.

For more information on the Champlain Bridge, please visit www.jccbi.ca/. To learn more about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, Ottawa
613-948-1838

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H172/13 Pour diffusion immédiate
Le 20 décembre 2013

Réouverture de la troisième voie du pont Champlain en direction de la Rive-Sud

OTTAWA – L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a accueilli aujourd'hui l'annonce de la réouverture de la troisième voie du pont Champlain en direction de la Rive-Sud faite par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI).

« Je suis heureux que la PJCCI a terminé la reconfiguration des voies à la suite de l'installation de la poutre de soutien. Les trois voies en direction de la Rive-Sud seront ouvertes à la circulation pendant les heures de pointe en soirée », a dit le ministre Lebel. « Je tiens sincèrement à remercier tous les utilisateurs du pont pour leur patience, ainsi que PJCCI, le gouvernement du Québec et tous les partenaires de leur collaboration afin de faciliter la circulation et de réduire les temps de déplacement pendant la fermeture des voies. »

Plus tôt au cours du mois, une voie du pont Champlain en direction de la Rive-Sud a été fermée après qu'une fissure dans l'une des poutres du pont a été détectée. Après avoir mené des inspections et des études, PJCCI a installé une poutre de soutien pour pallier cette fissure.

Le pont Champlain fait l'objet d'une surveillance continue, et le gouvernement du Canada ne fait aucun compromis en ce qui a trait à la sécurité des Canadiens. La construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent est une priorité pour le gouvernement du Canada.

« Au cours de la nouvelle année, nous continuerons de fournir régulièrement des mises à jour au sujet du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, y compris un échéancier détaillé pour la construction du nouveau pont », a ajouté le ministre Lebel. « Le nouveau pont sera en service en 2018. »

.../2





Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé la construction d'un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain. Ce pont est l'un des plus achalandés au Canada; chaque année, des échanges commerciaux internationaux d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Sur le plan de l'économie régionale et pour l'ensemble du Canada, le pont Champlain représente un corridor essentiel. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Le Plan d'action économique du Canada offre de nouvelles possibilités en matière de croissance, de création d'emplois et de prospérité à long terme. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus d'un million de nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Pour plus de renseignements au sujet du pont Champlain, veuillez visiter le site www.pjcci.ca/. Pour en savoir davantage sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent, veuillez visiter le site www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure,
des Collectivités et des Affaires intergouvernementales
et ministre de l'Agence de développement économique
du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-948-1838

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS ou de Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H166/13 For immediate release
December 1, 2013

A new bridge over the St. Lawrence for 2018, says Minister Lebel

MONTREAL – The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today announced a new accelerated timeline for the construction of the new bridge for the St. Lawrence.

"We will deliver the new bridge for the St. Lawrence in 2018, three years earlier than originally planned," said Minister Lebel. "In fact, concrete actions to move the project ahead have already been taken."

The award of the contract for engineering and coordination services to ARUP Canada Inc. on October 18th has accelerated the original timeline significantly, enabling the procurement process for the public-private partnership (PPP) to design, build, finance, operate and maintain the new bridge to be launched in early spring 2014. Although an international architectural contest must now be set aside, precise architectural guidelines for the design of the new bridge will be included in the PPP procurement documents.

The accelerated timeline responds to the recommendations of the Buckland & Taylor report, prepared for the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) as part of the Champlain Bridge surveillance and maintenance program.

"While we cannot cut corners with infrastructure of such great importance for the metropolis and the economy of our country, we can certainly accelerate the process," continued Minister Lebel. "No effort will be spared to deliver this project on time and within budget, keeping travellers and goods moving safely and efficiently through this important trade and transportation corridor."

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would be building a new bridge to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

Canada's Economic Action Plan promotes new opportunities for growth, job creation and long-term prosperity. Thanks to the Government of Canada's leadership and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than a million net new jobs created since July 2009.

To learn more about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, Ottawa
613-948-1838

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H166/13 Pour diffusion immédiate
Le 1er décembre 2013

Annonce du ministre Lebel : un nouveau pont au-dessus du Saint-Laurent en 2018

MONTRÉAL – L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a annoncé aujourd'hui un nouvel échéancier plus court pour la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« Nous verrons à ce que le nouveau pont pour le Saint-Laurent soit terminé en 2018, soit trois ans plus tôt que prévu initialement », a dit le ministre Lebel. « À cet égard, des mesures concrètes pour accélérer le processus ont déjà été prises. »

L'attribution, à ARUP Canada Inc., du contrat pour des services de génie et de coordination, le 18 octobre dernier, a permis de raccourcir considérablement l'échéancier prévu initialement, de sorte que le processus d'approvisionnement pour le partenariat public-privé (PPP) en vue de concevoir, construire, financer, exploiter et entretenir le nouveau pont sera lancé tôt au printemps 2014. Bien qu'un concours d'architecture international ne soit plus une option maintenant, des consignes précises en matière d'architecture relatives à la conception du nouveau pont seront incluses dans les documents d'approvisionnement pour le PPP.

L'échéancier plus court a été établi à la suite des recommandations présentées dans le rapport Buckland & Taylor, préparé pour la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, dans le cadre du programme de surveillance et de maintenance du pont Champlain.

« Bien que nous ne pouvons, en aucun cas, nous permettre de tourner les coins ronds avec une infrastructure d'une telle importance pour la métropole et l'économie de notre pays, nous pouvons assurément accélérer le processus », a ajouté le ministre Lebel. « Nous ferons tout le nécessaire pour que ce projet se concrétise dans les délais et selon le budget prévus, tout en veillant à ce que le transport du public voyageur et des marchandises continue à se faire de façon sécuritaire et efficace par cet important corridor de commerce et de transport. »

.../2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé la construction d'un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain. Ce pont est l'un des plus achalandés au Canada; chaque année, des échanges commerciaux internationaux d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Sur le plan de l'économie régionale et pour l'ensemble du Canada, le pont Champlain représente un corridor essentiel. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Le Plan d'action économique du Canada offre de nouvelles possibilités en matière de croissance, de création d'emplois et de prospérité à long terme. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus d'un million de nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Pour en savoir davantage sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent, veuillez visiter le site www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure,
des Collectivités et des Affaires intergouvernementales
et ministre de l'Agence de développement économique du
Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-948-1838

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS ou de Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H162/13

To be released
November 26, 2013

Government of Canada awards contract for preparatory studies for electronic systems for the new bridge for the St. Lawrence project

OTTAWA — The Government of Canada today awarded a contract to IBI Group to further the work on the Government of Canada's commitment to a new bridge for the St. Lawrence.

The contract, in the amount of $1,094,218 (taxes included), entails preparatory studies and writing of technical requirements to help identify options for the operation of intelligent transportation systems, lighting systems, and electronic tolling systems for the new bridge for the St. Lawrence.

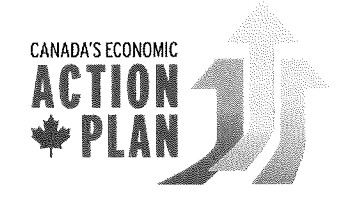
The intelligent transportation systems will incorporate various information and communication technologies that will give road users an efficient, safe and sustainable transportation network. They will also help users travel quickly and safely by informing them of any delay or other situation that may impact their travel. These systems will additionally enable a continuous flow of goods.

The preparatory studies will include the following:

- assessment of relevant intelligent transportation system options, in particular traffic management systems, user information systems, safety systems and monitoring of traffic;
- assessment of technological compatibility and information sharing with systems used by other organizations, for electronic systems and tolling;
- recommended design criteria for these systems; and
- description of needs for electrical and lighting systems.

...2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

The work also includes:

- preparation of preliminary design drawings for intelligent transportation systems, tolling systems, and electrical and lighting systems;
- writing of technical specifications and performance criteria for intelligent transportation systems, electrical and lighting systems, and electronic tolling systems, to be incorporated in bid or proposal documentation for the next phases of the project; and
- preparation of cost estimates for installation, maintenance and long-term operation of intelligent transportation systems, electrical and lighting systems, and electronic tolling systems.

Public Works and Government Services Canada (PWGSC) managed the procurement process for this contract and ensured that it was carried out in a manner that was competitive and fair, resulting in the best value for Canadian taxpayers. A fairness monitor oversaw the procurement process and PWGSC's integrity measures were applied.

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would build new infrastructure to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. It is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

- 30 -

Information:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H162/13

À publier
le 26 novembre 2013

Le gouvernement du Canada attribue un contrat pour réaliser les études préparatoires sur des systèmes électroniques dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — Le gouvernement du Canada a attribué aujourd'hui un contrat au Groupe IBI dans le but de poursuivre les travaux liés à son engagement relatif à la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le contrat, d'une valeur de 1 094 218 $ (taxes comprises), comprend des études préparatoires et la rédaction des exigences techniques visant à cerner les options d'exploitation de systèmes de transport intelligents, de systèmes d'éclairage et de systèmes de péage électroniques pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Les systèmes de transport intelligents incluront diverses technologies d'information et de communication qui offriront aux usagers un réseau de transport efficace, sécuritaire et durable. Ils aideront également les usagers à se déplacer rapidement et en toute sécurité, en les informant de tout retard ou de toute autre situation qui pourrait avoir une incidence sur leur déplacement. Ces systèmes permettront également la circulation continue des marchandises.

Les études préparatoires comprendront les éléments suivants :

- l'évaluation des options pertinentes en matière de systèmes de transport intelligents, notamment les systèmes de gestion de la circulation, les systèmes d'information pour les usagers, les systèmes de sécurité et la surveillance de la circulation;
- l'évaluation de la compatibilité en ce qui concerne les technologies et l'échange d'information avec les systèmes électroniques et de péage utilisés par d'autres organisations;
- les critères de conception recommandés pour ces systèmes;
- une description des besoins en systèmes électriques et d'éclairage.

...2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Les travaux incluent également ce qui suit :

- l'élaboration de dessins de concept préliminaires pour les systèmes de transport intelligents, les systèmes de péage, et les systèmes électriques et d'éclairage;
- la rédaction des exigences techniques et des critères de performance pour les systèmes de transport intelligents, les systèmes électriques et d'éclairage, et les systèmes de péage électroniques, lesquels devront être intégrés aux documents d'appel d'offres ou de proposition pour les prochaines étapes du projet;
- la préparation d'estimations de coûts pour la mise en place, l'entretien et l'exploitation à long terme de systèmes de transport intelligents, de systèmes électriques et d'éclairage, et de systèmes de péage électroniques.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a géré le processus d'approvisionnement pour ce contrat et a veillé à ce qu'il soit mené de façon compétitive et équitable et à ce qu'il en résulte le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. Un surveillant de l'équité a supervisé le processus d'approvisionnement et les mesures d'intégrité de TPSGC ont été appliquées.

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada annonçait qu'il procéderait à la construction d'une nouvelle infrastructure pour remplacer le pont Champlain. Ce pont est l'un des plus achalandés au Canada où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur de 20 milliards de dollars. Il s'agit d'un corridor crucial pour l'économie régionale et pour le Canada dans son ensemble. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

- 30 -

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne à www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branché par l'entremise du fil RSS, de Twitter, de Facebook, de YouTube et de Flikr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

News Release

No. H118/13 To be released on September 16, 2013

Government of Canada continues progress on new bridge for the St. Lawrence and awards contract for 3D terrain modelling and land surveying services

OTTAWA — Today, the Government of Canada awarded a contract for 3D terrain modelling and land surveying services for the new bridge for the St. Lawrence.

The contract, in the amount of $290,311.88 (taxes included), has been awarded to Consortium Perron, Hudon, Bélanger and Consultants SM. It includes the following activities:

- aerial photography;
- surveys by 3D laser scanning on land and other conventional methods where modelling from aerial photography is not appropriate; and
- processing of data collected to develop numerical models of the terrain and existing infrastructures in the project area for the new bridge for the St. Lawrence.

Public Works and Government Services Canada (PWGSC) managed the procurement process for this contract and ensured that it was carried out in a manner that ensured competition and fairness, and resulted in the best value for Canadian taxpayers. A fairness monitor oversaw the procurement process and PWGSC's integrity measures were applied.

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An efficient transportation corridor for public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in Greater Montreal.

Canada's Economic Action Plan focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and securing long-term prosperity for Canadians. Strengthening infrastructure across the country is an important part of this plan. Thanks to the Government of Canada's leadership and our strong economic and financial foundation, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery with more than one million net new jobs created since July 2009.

.../2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Information:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H118/13 À publier
le 16 septembre 2013

Le gouvernement du Canada progresse toujours dans le dossier du nouveau pont pour le Saint-Laurent et attribue le contrat pour des services de modélisation de terrain 3D et d'arpentage

OTTAWA — Le gouvernement du Canada a octroyé aujourd'hui un contrat pour des services de modélisation de terrain 3D et d'arpentage sur demande en vue de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le contrat, d'un montant de 290 311,88 $ (taxes incluses) au Consortium Perron, Hudon, Bélanger et Consultants SM, comprend les activités suivantes :

- la réalisation de photogrammétrie aérienne;
- la réalisation de relevés sur le terrain par balayage laser 3D et par d'autres méthodes conventionnelles là où la modélisation à partir des photographies aériennes n'est pas appropriée;
- le traitement des données recueillies pour développer des modèles numériques des terrains et des infrastructures existantes dans la zone du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a géré le processus d'approvisionnement de ce contrat de façon à ce qu'il soit compétitif et équitable, et à ce qu'il en résulte le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. Un surveillant à l'équité a supervisé le processus d'approvisionnement et TPSGC a appliqué ses mesures d'intégrité.

Des échanges commerciaux internationaux évalués à 20 milliards de dollars transitent chaque année par le pont Champlain. Ainsi, ce corridor joue un rôle majeur pour l'économie régionale de même que pour l'économie de l'ensemble du Canada. Un corridor de transport qui est efficace pour ses usagers, pour le transport en commun et pour les véhicules commerciaux est essentiel à la qualité de vie des résidents et des travailleurs du Grand Montréal.

.../2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Le Plan d'action économique du Canada est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur le maintien de la prospérité à long terme pour les Canadiens. Le renforcement des infrastructures partout au pays constitue une composante importante de ce plan. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'à de solides assises économiques et financières, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus d'un million de nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Pour en savoir plus sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le site www.tc.gc.ca/nppsl.

\- 30 -

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS et de Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H117/13

To be released
September 16, 2013

Government of Canada takes next step in new bridge for the St. Lawrence project

OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs, and Minister of the Economic Development Agency for the Regions of Quebec, today announced that the Government of Canada has issued a request for proposals for preparatory studies and writing of technical requirements for the new bridge for the St. Lawrence.

"Building a new bridge for the St. Lawrence continues to be a priority, and the preliminary construction work is on schedule," said Minister Lebel. "The results of this request for proposals will play a determining role in the effectiveness and operations of the future bridge."

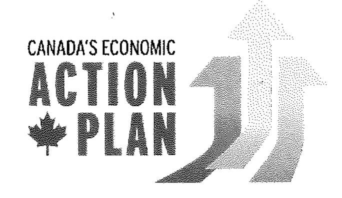
The preparatory studies will help identify options for the operation of intelligent transportation systems, electrical and lighting systems, and electronic tolling systems. The intelligent transportation systems will incorporate various information and communication technologies that will give road users an efficient, safe and sustainable transportation network. They will also help users travel quickly and safely by informing them of any delay or other situation that may impact their travel. These systems will additionally enable a continuous flow of goods.

The preparatory studies will include the following:

- assessment of relevant intelligent transportation system options, in particular traffic management systems, user information systems, safety systems and monitoring of trucking;
- assessment of technological compatibility and information sharing with systems used by other organizations, for electronic systems and tolling;
- recommended design criteria for these systems;
- description of needs for electrical and lighting systems.

...2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

The request for proposals also includes:

- preparation of preliminary design drawings for intelligent transportation systems, tolling systems, and electrical and lighting systems;
- writing of technical specifications and performance criteria for intelligent transportation systems, tolling systems, and electrical and lighting systems, to be incorporated in bid or proposal documentation for the next phases of the project;
- preparation of cost estimates for installation, maintenance and long-term operation of intelligent transportation systems, tolling systems, and electrical and lighting systems.

Public Works and Government Services Canada (PWGSC) is handling the procurement process on behalf of Transport Canada. PWGSC will apply its integrity measures and manage the procurement process so that it ensures competition and fairness and results in the best value for Canadian taxpayers. An independent fairness monitor has been mandated to ensure the equity of this call for tenders. The request for proposals is available free of charge at buyandsell.gc.ca. The contract award should be announced in November 2013.

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would be building new infrastructure to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. It is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

- 30 -

Information:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel,
Minister of Infrastructure, Communities and
Intergovernmental Affairs, and
Minister of the Economic Development Agency for the
Regions of Quebec
Ottawa
613-948-1838

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H117/13 À publier le 16 septembre 2013

Le gouvernement du Canada franchit une nouvelle étape dans le dossier du nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique pour les régions du Québec, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada a lancé une demande de propositions pour la réalisation d'études préparatoires et la rédaction des exigences techniques en vue de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« La construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent demeure une priorité et les projets préalables aux travaux de construction respectent les échéanciers fixés », a dit le ministre Lebel. « Les résultats obtenus en vertu de cette demande de propositions joueront un rôle prépondérant sur l'efficacité et les opérations du futur pont. »

Les études préparatoires aideront à déterminer les options possibles en ce qui concerne le fonctionnement des systèmes de transport intelligents, des systèmes électriques et de l'éclairage ainsi que des systèmes de péage électroniques. Les systèmes de transport intelligents intègrent diverses technologies de l'information et des communications qui permettent aux usagers de la route de bénéficier d'un réseau de transport efficace, sécuritaire et durable. Les systèmes de transport intelligents aident à assurer le déplacement fluide et sécuritaire des utilisateurs en informant ces derniers de tout retard ou condition susceptible d'avoir une incidence sur leurs déplacements. Ils permettent aussi d'assurer le mouvement continu des marchandises.

Les études préparatoires comprendront, entre autres :

- l'évaluation des options liées aux systèmes de transport intelligents pertinents, notamment les systèmes de gestion de la circulation, les systèmes d'information pour les usagers, les systèmes de sécurité et les systèmes de surveillance du transport routier tel que le camionnage;
- l'évaluation de la compatibilité en ce qui concerne les technologies et le partage d'information avec les systèmes utilisés par d'autres organisations pour des systèmes électroniques et la gestion des péages;
- la recommandation de critères de conception pour ces systèmes;
- une description des besoins en ce qui a trait aux systèmes électriques et à l'éclairage.

...2



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

La demande de propositions inclura également :

- l'élaboration des dessins de concept préliminaires pour les systèmes de transport intelligents, les systèmes de péage, les systèmes électriques et l'éclairage;
- la rédaction des exigences techniques particulières et des critères de performance pour les systèmes de transport intelligents, les systèmes de péage, les systèmes électriques et l'éclairage, qui seront intégrés aux documents d'appel d'offres ou de propositions pour les prochaines étapes du projet;
- le développement d'estimations de coûts pour la mise en place, l'entretien et l'exploitation à long terme des systèmes de transport intelligents, des systèmes de péage, des systèmes électriques et de l'éclairage.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) gère ce processus d'approvisionnement au nom de Transports Canada. TPSGC appliquera ses mesures d'intégrité et veillera à mener le processus d'approvisionnement de façon à ce qu'il soit compétitif et équitable, et à ce qu'il en résulte le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. Un surveillant à l'équité indépendant a été mandaté pour s'assurer de l'équité dans le cadre de cet appel d'offres. La demande de propositions est disponible gratuitement sur achatsetventes.gc.ca. L'attribution du contrat devrait être annoncée au mois de novembre 2013.

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il procéderait à la construction d'une nouvelle infrastructure pour remplacer le pont Champlain, l'un des ponts les plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

- 30 -

Renseignements :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel,
ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique pour les régions du Québec
Ottawa
613-948-1838

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS ou de Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.



Canada

Statement Déclaration

HS008/13

For release
November 15, 2013

Statement by Minister Lebel – new bridge for the St. Lawrence

I wish to reiterate our government's hard work and commitment towards the construction of the new bridge for the St. Lawrence.

The Champlain Bridge is one of the busiest in Canada. Beyond its role as a major trade corridor, the bridge represents the daily commute of thousands of users.

We are aware of the impact that closing a lane of the Champlain Bridge will have on Montreal-area residents. That is why the Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) is cooperating fully with the Government of Quebec, the Agence métropolitaine de transport and the municipalities in order to implement solutions.

On October 5, 2011, I announced that the Champlain Bridge and the Nun's Island Bridge would be replaced by 2021. Since that time, a tremendous amount of hard work has been accomplished.

Numerous technical work contracts are already underway, including geotechnical analysis and ground characterization; the prefeasibility study for moving Hydro-Québec towers; 3D modelling and preparatory work for intelligent transportation systems, tolls and electrical and lighting systems.

To date, we have held some 60 meetings with Government of Quebec representatives, met with about 50 municipal representatives and had approximately 60 meetings with other organizations having an interest in the project. Furthermore, discussions have been held with the Mohawks of Kahnawake. This collaboration will continue for the duration of the project.

Clearly, we want to keep the public and the media informed of the progress we are making, and that is why we have hosted 12 open houses in Brossard, Verdun and on île des Soeurs. Transport Canada representatives have also taken part in nine major conferences since 2012 to provide explanations and updates to stakeholders.

Mass transit is a key element of the project. As this is provincial jurisdiction, the Government of Quebec informed us in June 2013 of its desire to implement a light rail system (LRT) on the future bridge for the St. Lawrence.

As for the financial assistance requested by the Government of Quebec, I would reiterate that mass transit initiatives are eligible for the new Building Canada Fund, and it will be up to the Quebec government to prioritize it, just as other provinces did in the previous plan.

...2

I'd like to remind that the vast majority of the funds for infrastructure is spent on projects prioritized by provinces.

To that end, it should be noted that in the Major Infrastructure Component of the Building Canada Fund, Quebec has chosen to only invest slightly more than 9 percent of funds in public transportation. This number is greatly inferior to provinces with similar needs.

The business case for the project, prepared by PricewaterhouseCoopers, will be completed within a few weeks. This will represent another major step towards starting construction of the new bridge for the St. Lawrence as soon as possible.

Therefore, rest assured that our government is committed to delivering a new, reliable and safe bridge as quickly as possible.

– 30 –

Contacts: Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel,
Minister of Infrastructure, Communities and
Intergovernmental Affairs, and Minister of the
Economic Development Agency for the Regions of
Quebec, Ottawa
613-948-1838

This statement may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canada

Déclaration Statement

HS008/13

À publier
le 15 novembre 2013

Déclaration du ministre Lebel – nouveau pont pour le Saint-Laurent

Je tiens à réitérer l'engagement et le travail rigoureux de notre gouvernement dans la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le pont Champlain est l'un des plus achalandés au Canada. Au-delà de son rôle de corridor commercial important, ce pont représente le trajet quotidien de milliers d'utilisateurs.

Nous sommes conscients des impacts que la fermeture d'une voie sur le pont Champlain engendre pour les citoyens de la région de Montréal. C'est pourquoi la Société Les Ponts Jacques-Cartier & Champlain Incorporée (PJCCI) collabore pleinement avec le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport ainsi que les municipalités afin d'implanter des solutions.

Le 5 octobre 2011, j'annonçais les remplacements du pont Champlain et du pont de l'île des Sœurs et ce, d'ici 2021. Depuis ce temps, un travail sans relâche a été accompli.

De nombreux contrats de travaux techniques sont déjà en cours, notamment pour l'analyse géotechnique et la caractérisation des sols; l'étude de préfaisabilité pour le déplacement de pylônes d'Hydro-Québec; des travaux de modélisation trois dimensions ainsi que le travail préparatoire pour les systèmes de transport intelligent, péages et systèmes électriques et d'éclairage.

À ce jour, nous avons déjà tenu une soixantaine de rencontres avec des représentants du gouvernement du Québec, une cinquantaine de rencontres avec des représentants municipaux et une soixantaine de rencontres avec d'autres organismes intéressés par le projet. De plus, des échanges ont lieu avec les Mohawks de Kahnawake. Cette collaboration avec eux se poursuivra tout au long du projet.

Évidemment, nous désirons informer le public et les médias des progrès accomplis. C'est pourquoi nous avons organisé 12 séances de portes ouvertes à Brossard, Verdun et sur l'île des Sœurs. Les représentants de Transports Canada ont également participé à neuf conférences majeures depuis 2012 afin d'expliquer et offrir des mises à jour aux intervenants du milieu.

Le transport en commun est un élément important du projet. Comme il s'agit de compétence provinciale, le gouvernement du Québec nous a informés en juin dernier de son désir d'implanter un système léger sur rail (SLR) sur le futur pont pour le Saint-Laurent.

...2

Quant à l'aide financière demandée par le gouvernement du Québec, je rappelle que les projets de transport en commun seront éligibles au nouveau Fonds Chantier Canada et ce sera au gouvernement québécois de le prioriser, tout comme d'autres provinces l'ont fait dans le plan précédent.

Rappelons que la vaste majorité de l'enveloppe pour l'infrastructure est dépensée dans les projets selon leur priorisation par les provinces elles-mêmes.

À cet effet, nous constatons que dans le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada, Québec a choisi de n'investir qu'un peu plus de 9% des fonds dans le transport en commun. C'est grandement inférieur aux provinces ayant des besoins comparables.

Le dossier d'affaires du projet, préparé par PricewaterhouseCoopers, sera terminé d'ici quelques semaines. Il s'agira ici d'une autre étape majeure dans le but de lancer la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent le plus rapidement possible.

Soyez donc assurés que notre gouvernement est dédié à livrer un pont neuf, fiable et sécuritaire le plus rapidement possible.

– 30 –

Renseigments :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-948-1838

Cette déclaration est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

N° H139/13

For release
October 18, 2013

Government of Canada awards contract for engineering and coordination services for the new bridge for the St. Lawrence project

OTTAWA — The Government of Canada today awarded a $15,218,401.43 (taxes included) contract to ARUP Canada Inc. for engineering and coordination services for the new bridge for the St. Lawrence project.

The work will entail professional engineering services related to bridge, highway and traffic engineering, environmental protection, urban and corridor integration, architectural quality, preparing procurement documentation and general assistance in the coordination and management of other technical engineering projects and components that must be developed for the newly-accelerated bridge for the St. Lawrence project.

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An efficient transportation corridor for commuters, public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in Greater Montreal.

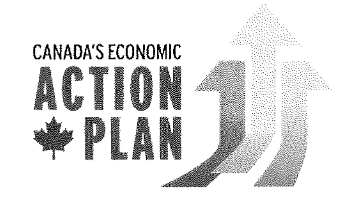
Canada's Economic Action Plan focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and ensuring long-term prosperity for Canadians. Strengthening infrastructure across the country is an important part of this plan. Thanks to the Government of Canada's leadership, and strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than one million net new jobs created since July 2009.

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

Contacts:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canada



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H139/13

À publier
le 18 octobre 2013

Le gouvernement du Canada attribue un contrat pour des services de génie et de coordination dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — Le gouvernement du Canada a octroyé aujourd'hui un contrat de 15 218 401,43 $ (toutes taxes comprises) à ARUP Canada Inc. pour des services de génie et de coordination dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Les travaux à faire comprennent des services professionnels en génie des ponts, des routes et de la circulation, en protection de l'environnement, en intégration du milieu urbain et du corridor, et en qualité architecturale. Il sera également nécessaire pour l'entreprise de préparer de la documentation sur l'approvisionnement ainsi que d'offrir un service d'aide générale en coordination et en gestion d'autres projets et aspects techniques touchant le génie, qui doivent être mis sur pied dans le cadre du projet nouvellement accéléré du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Des échanges commerciaux internationaux évalués à 20 milliards de dollars transitent chaque année par le pont Champlain. Ainsi, ce corridor joue un rôle majeur pour l'économie régionale de même que pour l'économie de l'ensemble du Canada. Un corridor de transport qui est efficace pour ses usagers, pour le transport en commun et pour les véhicules commerciaux est essentiel à la qualité de vie des résidents et des travailleurs du Grand Montréal.

Le Plan d'action économique du Canada est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur le maintien de la prospérité à long terme pour les Canadiens. Le renforcement des infrastructures partout au pays constitue une composante importante de ce plan. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'à de solides assises économiques et financières, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus d'un million de nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Vous trouverez plus de renseignements sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent au www.tc.gc.ca/nppsl.

Canada



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS ou de Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H126/13 For immediate release
October 2, 2013

Official groundbreaking for île des Sœurs temporary causeway-bridge

VERDUN, QUEBEC – The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today officially broke ground for the île des Sœurs temporary causeway-bridge.

"I am pleased to mark the start of construction on the île des Sœurs temporary causeway-bridge which kicks off the work on the new bridge for the St. Lawrence," said Minister Lebel. "Building the new bridge continues to be a priority for the Government of Canada. The project is progressing well, and we are meeting deadlines."

Work on the temporary causeway-bridge is expected to be completed by 2015. This bypass bridge will be in place until the île des Sœurs Bridge has been permanently replaced as part of the construction of the new bridge for the St Lawrence.

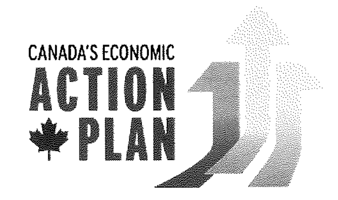
Minister Lebel took the opportunity to provide an update on the new bridge for the St Lawrence project. He announced that the final environmental assessment report had been posted on the Canadian Environmental Assessment Agency's website at www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents-eng.cfm?evaluation=65574&type=1. The completion of this report is a key step in the project.

Minister Lebel also reported that in response to the recommendations made by the engineering firm Buckland & Taylor as part of the Champlain Bridge surveillance and maintenance program, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) is currently carrying out work to ensure that the bridge remains safe. He also stated that the Government of Canada is accelerating construction of the new bridge.

"Safety is a priority for our government, and that is why JCCBI is making necessary repairs to the Champlain Bridge.," said Minister Lebel. "We will allocate the necessary resources to accelerate the Champlain Bridge maintenance program to ensure that it continues to be safe until the new bridge is in service. In addition, we are developing an action plan to accelerate the in-service date of the new bridge for the St. Lawrence, originally planned for 2021."

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would be building new infrastructure to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

Canada's Economic Action Plan promotes new opportunities for growth, job creation and long-term prosperity. Thanks to the Government of Canada's leadership and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than a million net new jobs created since July 2009.

Further information on the temporary causeway-bridge and the environmental assessment, as well as an update on the new bridge for the St. Lawrence project, can be found in the attached backgrounders.

To learn more about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, Ottawa
613-948-1838

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H126/13 Pour diffusion immédiate
Le 2 octobre 2013

Première pelletée de terre officielle pour le pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs

VERDUN (QUÉBEC) — L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a procédé aujourd'hui à la première pelletée de terre officielle pour le pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs.

« Je suis heureux de souligner le début de la construction du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs, un coup d'envoi des travaux de construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent », a dit le ministre Lebel. « La construction de ce nouveau pont demeure une priorité pour le gouvernement du Canada. Le projet progresse bien et continue de respecter les échéanciers. »

Les travaux de ce pont-jetée temporaire devraient être achevés d'ici 2015. Ce pont de contournement sera en place jusqu'à ce que le pont de l'île des Sœurs soit remplacé définitivement dans le cadre de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le ministre Lebel a profité de l'occasion pour faire une mise à jour sur le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Il a annoncé la publication du rapport final d'évaluation environnementale sur le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à www.ceaa-acee.gc.ca/050/documents-fra.cfm?evaluation=65574&type=1, ce qui constitue une étape clé pour le projet.

Il a aussi indiqué que, suite aux recommandations de la firme d'ingénierie Buckland & Taylor dans le cadre du programme de surveillance et de maintenance du pont Champlain, la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) procède actuellement à des travaux pour maintenir la sécurité du pont, et que le gouvernement du Canada fait le nécessaire pour accélérer la construction du nouveau pont.

« La sécurité est une priorité pour notre gouvernement, c'est pourquoi PJCCI effectue les réparations nécessaires au pont Champlain, » a dit le ministre Lebel. « Nous allons allouer les ressources nécessaires pour accélérer le programme d'entretien du pont Champlain afin d'assurer qu'il demeure sécuritaire jusqu'à la mise en service du nouveau pont. De plus, nous élaborons un plan d'action visant à accélérer la mise en service du nouveau pont pour le Saint-Laurent, initialement prévue en 2021. »

...2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il procéderait à la construction d'une nouvelle infrastructure pour remplacer le pont Champlain, l'un des ponts les plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur de 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Le Plan d'action économique du Canada offre de nouvelles possibilités en matière de croissance, de création d'emplois et de prospérité à long terme. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant cette période de reprise, grâce à la création de plus d'un million de nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Vous trouverez plus de renseignements sur le pont-jetée temporaire et l'évaluation environnementale ainsi qu'une mise à jour sur le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent dans les documents d'information ci-joints.

Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et
ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-948-1838

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS et de Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





Government of Canada Gouvernement du Canada

Government of Canada awards contracts for construction of temporary causeway-bridge between île des Sœurs and Montreal

News Release

Nº H108/13

For release - August 20, 2013

OTTAWA — The Government of Canada today awarded a $58,004,887.50 contract to EBC - Pomerleau PJCC 62000 S.E.N.C. for the construction of a temporary causeway-bridge between île des Sœurs and Montreal as part of the new bridge for the St. Lawrence project.

This bypass bridge will have a total of seven lanes, three in each direction, a reserved bus lane for transit as well as a pathway for pedestrians and cyclists. It will be in place until the île des Sœurs Bridge is permanently replaced as part of the construction of the

new bridge for the St. Lawrence project. The île des Sœurs Bridge is a key link between major highways in Montreal and the Champlain Bridge—an essential Canada-United States trade corridor. The construction of the temporary causeway-bridge will begin at the end of this month and should be completed by 2015.

The Government of Canada also announced the award of associated contracts for the temporary causeway-bridge project. Consortium Dessau | Cima + was awarded a $6,421,396.88 contract to supervise the construction site and LVM inc. was awarded a $1,299,771.31 contract for quality control services.

Public Works and Government Services Canada (PWGSC) managed the procurement processes for these contracts and ensured that they were carried out in a manner that enhanced access, competition and fairness, and resulted in best value for Canadians. A fairness monitor oversaw the procurement process and a third-party firm reviewed the detailed financial breakdowns of all the bids. In addition, PWGSC's integrity measures were applied.

Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the Crown corporation responsible for managing, operating and maintaining federally-owned bridges in Montreal, is leading the temporary causeway-bridge project.

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An

efficient transportation corridor for commuters, public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in Greater Montreal.

Canada's Economic Action Plan focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and ensuring long-term prosperity for Canadians. Strengthening infrastructure across the country is an important part of this plan. Thanks to the Government of Canada's leadership, and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more 965,000 net new jobs created since July 2009.

For more information about the temporary causeway-bridge, please visit www.jccbi.ca. For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news at www.tc.gc.ca/e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Search for related information by keyword

Transport Canada | Transport

Date modified:

2013-08-20



Gouvernement du Canada Government of Canada

Le gouvernement du Canada attribue des contrats de construction pour le pont-jetée temporaire reliant l'île des Sœurs et Montréal

Communiqué de presse

Nº H108/13

À publier - le 20 août 2013

OTTAWA — Le gouvernement du Canada a octroyé aujourd'hui un contrat d'un montant de 58 004 887,50 $ à EBC - Pomerleau PJCC 62000 S.E.N.C. pour la construction d'un pont-jetée temporaire entre l'île des Sœurs et Montréal dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint Laurent.

Ce pont de contournement disposera en tout de sept voies, soit trois voies dans chaque direction ainsi qu'une voie réservée aux autobus de ville, en plus d'une piste pour les piétons et les

cyclistes. Il sera en place jusqu'à ce que le pont de l'île des Sœurs soit remplacé définitivement dans le cadre de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le pont de l'île des Sœurs est un lien clé entre les autoroutes principales de Montréal et le pont Champlain qui est un corridor de commerce essentiel entre le Canada et les États-Unis. Les travaux de ce pont-jetée temporaire commenceront à la fin de ce mois et devraient être achevés d'ici 2015.

Le gouvernement du Canada a également annoncé l'octroi de marchés connexes au projet du pont¬ jetée temporaire. Le consortium Dessau | Cima + s'est ainsi vu octroyer un contrat d'un montant de 6 421 396,88 $ pour la surveillance du chantier de construction et LVM inc. un contrat de 1 299 771,31 $ pour des services de contrôle de la qualité.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a géré le processus d'approvisionnement de ces contrats en veillant à ce qu'il favorise l'accès à tous, la compétition et l'équité, et à ce qu'il en résulte le meilleur rapport qualité-prix pour les Canadiens. Un surveillant de l'équité a supervisé le processus d'approvisionnement, et une firme indépendante a examiné dans ses moindres détails la répartition financière de chaque offre. TPSGC a par ailleurs appliqué ses mesures d'intégrité.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la société d'État responsable de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ponts fédéraux de Montréal, est à la tête du projet du pont-jetée temporaire.

Des échanges commerciaux internationaux évalués à 20 milliards de dollars transitent chaque année par le pont Champlain. Ainsi, ce corridor joue un rôle majeur pour l'économie régionale de même que pour l'économie de l'ensemble du Canada. Un corridor de transport qui est efficace pour ses usagers, pour le transport en commun et pour les véhicules commerciaux est essentiel à la qualité de vie des résidents et des travailleurs du Grand Montréal.

Le Plan d'action économique du Canada est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur le maintien de la prospérité à long terme pour les Canadiens. Le renforcement des infrastructures partout au pays constitue une composante importante de ce plan. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'à de solides assises économiques et financières, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus de 965 000 nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Pour en savoir plus au sujet du pont-jetée temporaire, rendez-vous sur le site www.jccbi.ca. Pour en savoir plus sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le site www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne à www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct à www.tc.gc.ca/nouvellesendirect et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle

Recherche d'information connexe par mot-clés

Transports Canada | Transport

Date de modification :
2013-08-20



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H093/13 À publier
le 17 juillet 2013

Le gouvernement du Canada fait progresser le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent en octroyant un contrat pour des études géotechniques et des services de laboratoire

OTTAWA — Le gouvernement du Canada a annoncé aujourd'hui qu'il a choisi LVM inc. pour réaliser des études géotechniques et fournir des services de laboratoire en vue de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Ces travaux feront progresser le projet et sa planification, et influenceront beaucoup l'apparence du nouveau pont une fois construit.

Le contrat comprend les services techniques suivants :

- forages dans les sols et dans le roc;
- investigations portant sur la qualité et les propriétés des matériaux aux approches du nouveau pont et le long des chaussées existantes;
- essais en laboratoire sur des échantillons prélevés sur place pour évaluer les propriétés mécaniques du roc et des sols de même que pour déterminer la qualité environnementale des sols, des sédiments et de l'eau souterraine;
- certaines investigations géophysiques afin de déterminer des particularités géologiques;
- autres services de laboratoire variés.

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a géré le processus d'approvisionnement de ce contrat en s'assurant de favoriser l'accès à tous, la compétition et l'équité, et à ce qu'il en résulte le meilleur rapport qualité-prix pour les Canadiens.

Des échanges commerciaux internationaux évalués à 20 milliards de dollars transitent chaque année par le pont Champlain. Ainsi, ce corridor joue un rôle majeur pour l'économie régionale de même que pour l'économie de l'ensemble du Canada. Un corridor de transport efficace pour ses usagers, le transport en commun et les véhicules commerciaux est essentiel à la qualité de vie des résidents et des travailleurs du Grand Montréal.

...2





Le Plan d'action économique du Canada est axé sur la création de nouvelles possibilités d'emploi et de croissance, ainsi que sur le maintien de la prospérité à long terme pour les Canadiens. Le renforcement des infrastructures partout au pays constitue une composante importante de ce plan. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'à de solides assises économiques et financières, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant la période de rétablissement économique grâce à la création de plus d'un million de nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

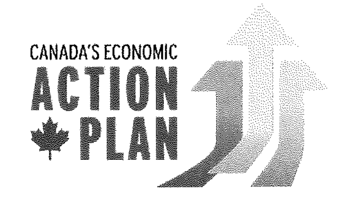
Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

N° H093/13 For release
July 17, 2013

Government of Canada continues progress on new bridge for the St. Lawrence, awards contract for geotechnical studies and laboratory services

OTTAWA — The Government of Canada today announced that it has retained LVM inc. to carry out geotechnical studies and provide laboratory services in relation to the construction of the new bridge for the St. Lawrence. This work will advance project development and planning and will also serve as important input to the final design of the new bridge.

The contract includes the following technical services:

- boring in soils and rock;
- investigations of the quality and properties of materials at the approaches to the new bridge and along existing roadways;
- laboratory tests of samples taken from the site to evaluate the mechanical properties of the rock and soils and to determine the environmental quality of the soils, sediments and groundwater;
- geophysical investigations to identify geological features; and
- other laboratory services.

Public Works and Government Services Canada managed the procurement process for this contract and ensured that the process was carried out in a manner that enhances access, competition and fairness, and results in best value for Canadians.

With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. An efficient transportation corridor for commuters, public transit users and commercial vehicles is essential to ensuring the quality of life of residents and workers in Greater Montreal.

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

Canada's Economic Action Plan focuses on creating new opportunities for jobs and growth, and ensuring long-term prosperity for Canadians. Strengthening infrastructure across the country is an important part of this plan. Thanks to the Government of Canada's leadership, and our strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery, with more than one million net new jobs created since July 2009.

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





Communiqué

Nº H091/13 À publier
le 12 juillet 2013

Le gouvernement du Canada progresse toujours dans le dossier du nouveau pont pour le Saint-Laurent et lance une demande de propositions pour des services de modélisation de terrain 3D et d'arpentage

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et ministre des Affaires intergouvernementales, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada a lancé une demande de propositions pour des services de modélisation de terrain 3D et d'arpentage sur demande en vue de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« La construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent demeure une priorité pour le gouvernement du Canada. Les modèles numériques de terrain 3D sont des outils essentiels qui serviront aux prochaines étapes de conception du nouveau pont pour le Saint-Laurent », a dit le ministre Lebel. « Le projet progresse bien et continue de respecter les échéanciers. Nous poursuivons les consultations avec les intervenants et le travail sur l'évaluation environnementale ainsi que le dossier d'affaires. »

La demande de propositions vise à alimenter les composantes techniques du projet. Elle concerne entre autres les activités suivantes :

- la réalisation de photogrammétrie aérienne;
- la réalisation de relevés sur le terrain par balayage laser 3D et par d'autres méthodes conventionnelles là où la modélisation à partir des photographies aériennes n'est pas appropriée;
- la manipulation des données recueillies pour développer des modèles numériques des terrains et des infrastructures existantes dans la zone du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

La demande de propositions, sous la gestion de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, est affichée et disponible gratuitement sur www.achatsetventes.gc.ca, un site Web du gouvernement du Canada. L'attribution du contrat devrait être annoncée en septembre 2013.

...2





Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada procéderait à la construction d'une nouvelle infrastructure pour remplacer le pont Champlain, l'un des ponts les plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

- 30 -

Renseignements :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,
ministre de l'Agence de développement économique
du Canada pour les régions du Québec, et
ministre des Affaires intergouvernementales
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





News Release

No. H091/13 For immediate release
July 12, 2013

Government of Canada continues progress on new bridge for the St. Lawrence, issues a request for proposals for 3D terrain modelling and land surveying services

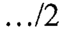
OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec and Minister of Intergovernmental Affairs, today announced that the Government of Canada has issued a request for proposals for 3D terrain modelling and land surveying services on request for the construction of the new bridge for the St. Lawrence.

"Building a new bridge for the St. Lawrence continues to be a priority for the Government of Canada. Digital 3D terrain models are essential tools for the next steps in the design of the new bridge for the St. Lawrence," said Minister Lebel. "The project is progressing well and we are keeping to the schedules. We are having regular discussions with key stakeholders, and are working on the environmental assessment and the business case."

The request for proposals aims to support the technical aspects of the project. It includes the following activities:

- aerial photography;
- surveys by 3D laser scanning on land and other conventional methods where modelling from aerial photography is not appropriate;
- manipulation of data collected to develop digital models of terrain and existing infrastructures in the project area for the new bridge for the St. Lawrence.

The request for proposals, which is being handled by Public Works and Government Services Canada, is posted and available free of charge at www.buyandsell.gc.ca, a Government of Canada Web site. The contract award should be announced in September 2013.



.../2



On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada would be building new infrastructure to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

- 30 -

For more information, contact:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities,
Minister of the Economic Development Agency of Canada
for the Regions of Quebec, and
Minister of Intergovernmental Affairs
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H073/13 Pour diffusion immédiate
Le 4 juin 2013

Le gouvernement du Canada lance un appel d'offres pour le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et ministre des Affaires intergouvernementales, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada lançait un appel d'offres pour la construction d'un pont-jetée temporaire entre l'île des Sœurs et Montréal dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« La construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent demeure prioritaire. Le projet avance rapidement, de façon efficace et responsable », a dit le ministre Lebel. « Le pont-jetée temporaire entre l'île des Sœurs et Montréal est une étape importante du projet de construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. »

Ce pont-jetée disposera de trois voies dans chaque direction, d'une voie réservée pour le transport en commun ainsi que d'une piste pour les piétons et les cyclistes. Il sera en place jusqu'à ce que le pont de l'île des Sœurs soit remplacé définitivement dans le cadre de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le pont de l'île des Sœurs est un lien clé entre les autoroutes principales de Montréal et le pont Champlain qui s'avère être un corridor de commerce essentiel entre le Canada et les États-Unis. L'objectif est d'ouvrir le pont-jetée temporaire d'ici 2015.

« Le pont-jetée temporaire entre l'île des Sœurs et Montréal permettra le mouvement efficace de la circulation et des marchandises avant et pendant la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent », a indiqué le ministre Lebel.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, la société responsable de gérer, d'exploiter et d'entretenir les ponts fédéraux de Montréal, est à la tête du projet du pont-jetée temporaire.

...2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) gère les processus contractuels pour le projet du pont-jetée temporaire entre l'île des Sœurs et Montréal. TPSGC veillera à mener le processus d'approvisionnement de façon à favoriser l'accès à tous, la compétition et l'équité, et à ce qu'il en résulte le meilleur rapport qualité-prix pour les Canadiens. Par ailleurs, les mesures d'intégrité de TPSGC s'appliqueront pour assurer que le gouvernement du Canada fait affaire avec des sociétés qui respectent la loi. L'appel d'offres pour la construction du pont-jetée temporaire est disponible gratuitement sur achatsetventes.gc.ca, le nouveau service électronique d'appels d'offres du gouvernement du Canada, qui remplace MERX depuis le 1er juin 2013. L'attribution du contrat devrait être annoncée au mois d'août 2013.

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada procéderait à la construction d'une nouvelle infrastructure pour remplacer le pont Champlain, l'un des ponts les plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur de 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Le Plan d'action économique du Canada offre de nouvelles possibilités en matière de croissance, de création d'emplois et de prospérité à long terme. Grâce au leadership du gouvernement du Canada ainsi qu'aux solides assises économiques et financières du pays, l'économie canadienne s'est mieux rétablie de la récession mondiale que la plupart des autres pays industrialisés. Le Canada a fait figure de chef de file parmi les pays du G-7 pendant cette période de reprise, grâce à la création de plus de 900 000 nouveaux emplois nets depuis juillet 2009.

- 30 -

Renseignements :

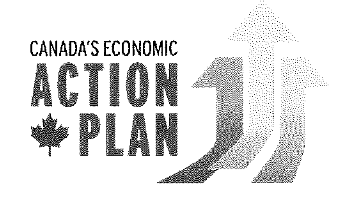
Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement
économique du Canada pour les régions du Québec et
ministre des Affaires intergouvernementales
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H073/13 For release
June 4, 2013

Government of Canada launches a call for tenders for the new bridge for the St. Lawrence project

OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec and Minister of Intergovernmental Affairs, today announced that the Government of Canada has launched a call for tenders for the construction of a temporary causeway-bridge between île des Sœurs and Montreal as part of the new bridge for the St. Lawrence project.

"Building a new bridge for the St. Lawrence continues to be a priority. The project is moving forward quickly, efficiently and responsibly," said Minister Lebel. "The temporary causeway-bridge between île des Sœurs and Montreal is an important milestone in building the new bridge for the St. Lawrence."

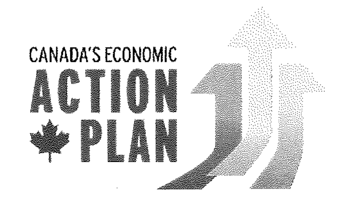
This causeway will have three lanes in each direction, a reserved lane for transit as well as a lane for pedestrians and cyclists. It will be in place until the île des Sœurs Bridge is permanently replaced as part of the construction of the new bridge for the St. Lawrence. The île des Sœurs Bridge is a key link between major highways in Montreal and the Champlain Bridge—an essential Canada-United States trade corridor. The objective is to open the temporary causeway-bridge by 2015.

"The temporary causeway-bridge between île des Sœurs and Montreal will ensure the efficient movement of traffic and goods before and during the construction of the new bridge for the St. Lawrence," said Minister Lebel.

Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the corporation responsible for managing, operating and maintaining federally-owned bridges in Montreal, is leading the temporary causeway-bridge project.

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

Public Works and Government Services Canada (PWGSC) manages contractual processes for the temporary causeway-bridge between île des Sœurs and Montreal. PWGSC will ensure that the procurement process is carried out in a manner that enhances access, competition and fairness and results in best value for Canadians. In addition, PWGSC's integrity measures will be applied to ensure the Government of Canada does business with companies that respect the law. The invitation to tender for the construction of the temporary causeway-bridge is available free of charge on buyandsell.gc.ca, the new government electronic tendering service replacing MERX since June 1, 2013. The contract award should be announced in August 2013.

On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada would be building new infrastructure to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

Canada's Economic Action Plan provides new opportunities for growth, job creation and long-term prosperity. Thanks to the Government of Canada's leadership and strong economic and financial fundamentals, the Canadian economy has recovered from the global recession better than most other industrialized countries. Canada has been a leader among G-7 countries throughout the recovery with over 900,000 net new jobs created since July 2009.

- 30 -

Contacts:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities,
Minister of the Economic Development Agency
of Canada for the Regions of Quebec, and
Minister of Intergovernmental Affairs
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.




Government of Canada Gouvernement du Canada

Harper government supports architectural quality in the design of the new bridge for the St. Lawrence

News Release

No. H057/13

For release - May 14, 2013

MONTREAL — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec and Minister of Intergovernmental Affairs, announced today that the Government of Canada is working with the City of Montreal to ensure the new bridge for the St. Lawrence has architectural quality.

"Our government took note of the participants' comments during the roundtable on the architectural quality of the new bridge held on February 18," said Minister Lebel. "We all want

the new bridge to reflect the values of the community, to showcase its role as the most important gateway to Montreal, and to preserve the spectacular view of downtown from the bridge. Our government will work with local experts to make this vision a reality, while respecting timelines and budget."

Next steps in this process will be to:

- Develop options to integrate architectural quality as part of a public-private partnership, taking into account the project's timeline, budget, and functional criteria;
- Discuss these options with local and international experts to validate and refine them;
- Present the options to local stakeholders to invite their comments; and
- Submit a report to the Minister for consideration by late summer 2013.

Since last fall, Transport Canada representatives have held a series of meetings with stakeholders to discuss the design of the new bridge and several other important aspects. The project is going well and the original timelines are being met. The Government of Canada will continue to work with its key partners, including representatives of the Government of Quebec and the Cities of Montreal, Brossard and Longueuil, to advance the new bridge for the St. Lawrence project.

On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada would be building a new bridge corridor to replace the Champlain Bridge. This six-lane bridge is one of

the busiest in Canada. With an estimated $20 billion in international trade crossing it each year, the Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and the economy of Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

To learn more about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl. For information on Canada's gateway strategies, please visit www.canadasgateways.gc.ca/index2.html.

- 30 -

Contacts:

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities,
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, and
Minister of Intergovernmental Affairs
Ottawa
613-991-0700
Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION WILL PREVAIL.

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news at www.tc.gc.ca/e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.



Search for related information by keyword

Transport Canada | Transport | Economic Action Plan

Date modified:
2013-05-14


Gouvernement du Canada Government of Canada

Le gouvernement Harper veut intégrer la qualité architecturale dans la conception du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Communiqué de presse

Nº H057/13

À publier - le 14 mai 2013

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, et ministre des Affaires intergouvernementales, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada travaille de concert avec la Ville de Montréal pour veiller à la qualité architecturale du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« Notre gouvernement a pris bonne note des commentaires des participants à la table ronde au sujet de la qualité architecturale du nouveau pont qui a eu lieu le 18 février dernier », a dit le ministre Lebel. « Nous voulons tous que le nouveau pont tienne compte des valeurs du milieu, qu'il soit à l'image de sa vocation de plus importante porte d'entrée de Montréal, et qu'il préserve la vue imprenable sur le centre-ville. Notre gouvernement travaillera avec les experts locaux pour faire de cette vision une réalité, dans le respect des échéanciers et des coûts. »

Les prochaines étapes de ce processus prévoient :

- l'élaboration d'options pour intégrer la qualité architecturale dans le cadre d'un partenariat public-privé tout en tenant compte de l'échéancier, du budget, et des critères fonctionnels du projet;
- une discussion de ces options avec des experts locaux et internationaux afin de les valider et les bonifier;
- une présentation des options aux parties prenantes locales afin de solliciter leurs commentaires;
- la soumission d'un rapport au ministre pour considération à la fin de l'été 2013.

Depuis l'automne dernier, des représentants de Transports Canada ont tenu une série de rencontres avec des intervenants pour discuter de la conception du nouveau pont et de plusieurs autres aspects importants. Le projet va bon train et les échéanciers originaux sont respectés. Le gouvernement du Canada continuera de travailler avec ses partenaires clés, dont

des représentants du gouvernement du Québec et des villes de Montréal, de Brossard et de Longueuil, pour faire progresser le projet du nouveau pour le Saint-Laurent.

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada procéderait à la construction d'un nouveau passage pour remplacer le pont Champlain. Ce pont à six voies est l'un des plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Pour en savoir davantage au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, visitez le www.tc.gc.ca/nppsl. Pour plus de renseignements sur les stratégies des portes d'entrée du Canada, visitez le www.portesducanada.gc.ca/index2.html.

– 30 –

Contacts:

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et ministre des Affaires intergouvernementales

Ottawa
613-991-0700
Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055
Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.

Transports Canada est en ligne à www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct à www.tc.gc.ca/nouvellesendirect et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.



Recherche d'information connexe par mot-clés

Transports Canada | Transport | Plan d'action économique

Date de modification :



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H048/13 For immediate release
April 26, 2013

Minister Lebel discusses the new bridge for the St. Lawrence and the new long-term infrastructure program at the Board of Trade of Metropolitan Montreal

MONTREAL — Today, the Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec and Minister of Intergovernmental Affairs, delivered an update on the new bridge for the St. Lawrence project and outlined the new long-term infrastructure program announced in Economic Action Plan 2013—the new Building Canada plan.

"The new bridge for the St. Lawrence is a top priority for our government and I am moving this project forward quickly, efficiently and responsibly," said Minister Lebel. "Since committing to build a new bridge for the St. Lawrence in October 2011, our government has been hard at work consulting with municipal and provincial officials so we can deliver this important infrastructure project within a very tight timeframe."

"New infrastructure projects are key enablers for economic growth and job creation," added Minister Lebel. "Our government is investing $70 billion in federal funding over 10 years for infrastructure through the new Building Canada plan that will create jobs and boost economic growth, thus improving the quality of life of Canadians."

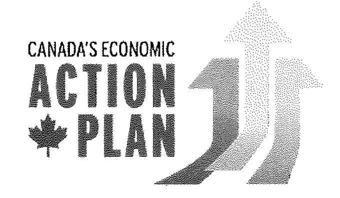
More information on the progress of the new bridge for the St. Lawrence and the new Building Canada plan are included in the attached backgrounders.

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

\- 30 -

.../2





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

Contacts: Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities,
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec,
Minister of Intergovernmental Affairs
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada. This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

BACKGROUNDER: NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE

October 5, 2011: Announcement of the construction of a new bridge for the St. Lawrence in Montreal to replace the Champlain Bridge. It will be built through a public-private partnership and there will be tolls.

October 31, 2011: Consultations by Minister Lebel with economic and business leaders from the Montreal region.

November 14, 2011: Consultations by Minister Lebel with the mayors of Montreal, Longueuil and Brossard.

January 22, 2012: Launch of the federal environmental assessment.

April 23, 2012: Following a request for proposals, award of the contract for the environmental assessment (Dessau|Cima+ consortium).

July 12, 2012: Announcement of the replacement of three overpasses on Highway 15 and the construction of a temporary causeway linking île des Soeurs to Montreal.

July 31, 2012: Following a request for proposals, award of the contract to develop the business case for the project (consortium led by PricewaterhouseCoopers).

September 13, 2012: Inaugural meeting of the stakeholder advisory committee composed of the Quebec Ministry of Transportation, the Agence métropolitaine de transport and the cities of Montreal, Longueuil, and Brossard.

September 19, 2012: Following a request for proposals, award of a contract for the design and environmental studies of a temporary causeway to replace the île des Soeurs Bridge (Genivar).

November 16, 2012: Publishing of the first part of the environmental assessment report.

December 2-10, 2012: Public open houses on the results of the environmental assessment in Brossard, Verdun and île des Soeurs.

February 18, 2013: Consultations by Minister Lebel with engineering, business and design experts to discuss ways of ensuring the architectural quality of the new bridge for the St. Lawrence.

March 7, 2013: Ministers Lebel and Sylvain Gaudreault, Quebec Minister of Transport, meet to discuss the new bridge for the St. Lawrence.

April 2, 2013: Publishing of the second part of the environmental assessment report.

April 10, 2013: Consultations by Minister Lebel with Montreal region mayors to discuss the new bridge for the St. Lawrence.

April 14-22, 2013: Second series of public open houses on the results of the environmental assessment in Brossard, île des Soeurs and Montreal's Le Sud-Ouest borough.

April 17, 2013: Request for proposals for laboratory services and geotechnical studies.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

BACKGROUNDER: NEW BUILDING CANADA PLAN 2013

Investments in Canada's public infrastructure create jobs, economic growth and provide a high quality of life for families in every city and community across the country.

Since 2006, our government has made unprecedented investments in over 43,000 projects to build roads, bridges, commuter rail and other important public infrastructure.

As a result of our investments, we have brought the average age of Canada's core public infrastructure down from a peak of 17 years in 2001 to an estimated 14.4 years in 2011. It is now lower than the historical average over the last 50 years.

Economic Action Plan 2013 builds on our investments and announces a new Building Canada plan – the largest investment in job-creating infrastructure in Canadian history.

The new Building Canada plan has three main components:

- Community Improvement Fund - $32.2 billion consisting of an indexed Gas Tax Fund and the increased GST Rebate for Municipalities to build roads, public transit, recreational facilities and other community infrastructure across Canada that will improve the quality of life of Canadian families.
- New Building Canada Fund - $14 billion to support infrastructure projects of national, regional and local significance.
- Renewed P3 Canada Fund - $1.25 billion to continue finding innovative ways to build infrastructure projects faster and provide better value for Canadian taxpayers through public-private partnerships.

In addition, $6 billion in federal support will be provided to provinces, territories and municipalities under current infrastructure programs in 2014-15 and beyond.

Over the next 10 years, the government will also make significant investments in First Nations infrastructure and in federal assets.

- Approximately $7 billion over 10 years in First Nations infrastructure such as roads, bridges, energy systems and other First Nations infrastructure priorities.
- Over $10 billion in investments in federal infrastructure assets, including bridges, fishing harbours, ports, military bases and departmental accommodations across the country.

Overall, the new Building Canada plan, combined with other federal infrastructure investments will result in $70 billion in federal infrastructure funding over 10 years, the largest federal investment in job-creating infrastructure in Canadian history.

April 2013





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H048/13 Pour diffusion immédiate
Le 26 avril 2013

Le ministre Lebel discute du nouveau pont pour le Saint-Laurent et du programme d'infrastructure à long terme avec la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et ministre des Affaires intergouvernementales, a fait le point aujourd'hui sur le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent et a présenté les grandes lignes du nouveau plan Chantiers Canada, le programme d'infrastructure à long terme annoncé dans le Plan d'action économique de 2013.

« Le nouveau pont pour le Saint-Laurent est une priorité absolue pour notre gouvernement, et je fais avancer ce projet rapidement, de manière efficace et responsable », a dit le ministre Lebel. « Depuis que notre gouvernement s'est engagé, en octobre 2011, à construire un nouveau pont pour le Saint-Laurent, nous avons fait tous les efforts possibles pour consulter les représentants des municipalités et des provinces, afin que nous puissions réaliser cet important projet d'infrastructure en respectant un échéancier très serré. »

« Les projets d'infrastructure sont des moteurs importants de croissance économique et de création d'emplois », a ajouté le ministre Lebel. « Au cours des 10 prochaines années, le gouvernement fédéral investira 70 milliards de dollars dans l'infrastructure canadienne grâce au nouveau plan Chantiers Canada, qui contribuera à créer des emplois et à favoriser la croissance économique, et ainsi, à améliorer la qualité de vie des Canadiens. »

Pour plus d'information sur les progrès du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent et sur le nouveau plan Chantiers Canada, consultez les documents d'information ci-joints.

Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le www.tc.gc.ca/nppsl.

Canada



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Renseignements :

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités,
ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et
ministre des Affaires intergouvernementales
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Canada



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

DOCUMENT D'INFORMATION : NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

5 octobre 2011 : annonce de la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal pour remplacer le pont Champlain. Le futur pont sera fait en partenariat public-privé et il y aura des péages.

31 octobre 2011 : consultations du ministre Lebel avec des leaders du milieu économique et du milieu des affaires de la région de Montréal.

14 novembre 2011 : consultations du ministre Lebel avec les maires de Montréal, de Longueuil et de Brossard.

22 janvier 2012 : lancement de l'évaluation environnementale fédérale.

23 avril 2012 : attribution du contrat pour l'évaluation environnementale (consortium Dessau|Cima+) à la suite d'une demande de propositions.

12 juillet 2012 : annonce du remplacement de trois viaducs sur l'autoroute 15 et de la construction d'un pont-jetée temporaire reliant l'île des Sœurs à Montréal.

31 juillet 2012 : attribution du contrat pour l'élaboration du dossier d'affaires (consortium dirigé par PricewaterhouseCoopers) à la suite d'une demande de propositions.

13 septembre 2012 : séance inaugurale du comité consultatif des intervenants, constitué de représentants du ministère des Transports du Québec, de l'Agence métropolitaine de transport et des villes de Montréal, de Longueuil et de Brossard.

19 septembre 2012 : attribution d'un contrat pour le design d'un pont-jetée temporaire pour remplacer le pont de l'île des Sœurs et pour la réalisation d'études environnementales connexes (Genivar), à la suite d'une demande de propositions.

16 novembre 2012 : publication de la première partie du rapport d'évaluation environnementale.

2 au 10 décembre 2012 : portes ouvertes à Brossard, à Verdun et à l'île des Sœurs au sujet des résultats de l'évaluation environnementale.

18 février 2013 : consultations du ministre Lebel avec des spécialistes en génie, en affaires et en design pour discuter des façons d'assurer la qualité architecturale du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

7 mars 2013 : rencontre du ministre Lebel et du ministre des Transports du Québec, M. Sylvain Gaudreault, pour discuter du nouveau pont pour le Saint-Laurent.



...2





2 avril 2013 : publication de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale.

10 avril 2013 : consultations du ministre Lebel avec des maires de la région de Montréal au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

14 au 22 avril 2013 : deuxième série de portes ouvertes à Brossard, à l'île des Sœurs et à l'arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal, au sujet des résultats de l'évaluation environnementale.

17 avril 2013 : demande de propositions pour des services de laboratoire et des études géotechniques.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

DOCUMENT D'INFORMATION : LE NOUVEAU PLAN CHANTIERS CANADA 2013

Les investissements dans l'infrastructure publique du Canada créent des emplois, favorisent la croissance économique et procurent un niveau de vie élevé aux familles, dans toutes les villes et les collectivités du pays.

Depuis 2006, le gouvernement a effectué des investissements sans précédent dans plus de 43 000 projets de construction de routes, de ponts, de trains de banlieue et d'autres infrastructures publiques importantes.

En raison de nos investissements, l'âge moyen des principales infrastructures publiques canadiennes a été ramené de 17 ans, son sommet de 2001, à approximativement 14,4 ans en 2011. Il est désormais inférieur à la moyenne historique des 50 dernières années.

Le Plan d'action économique de 2013 s'appuie sur ces investissements et comprend un nouveau plan Chantiers Canada : le plus important investissement dans l'infrastructure créatrice d'emplois de l'histoire du Canada.

Le nouveau plan Chantiers Canada s'articule autour de trois composantes principales :

- Fonds d'amélioration des collectivités de 32,2 milliards de dollars provenant du Fonds de la taxe sur l'essence indexé et du remboursement additionnel de la TPS aux municipalités, destinés à la construction de routes, au transport en commun, aux installations récréatives et à d'autres infrastructures collectives partout au Canada, qui amélioreront la qualité de vie des familles canadiennes.
- Nouveau Fonds Chantiers Canada de 14 milliards de dollars afin d'appuyer des projets d'infrastructure d'envergure nationale, régionale et locale.
- Fonds PPP Canada renouvelé de 1,25 milliard de dollars afin de continuer d'appuyer des moyens novateurs de réaliser des projets d'infrastructure plus rapidement et en utilisant judicieusement l'argent des contribuables canadiens, par l'entremise de partenariats public-privé.

En outre, une aide fédérale d'environ 6 milliards de dollars sera fournie aux provinces, aux territoires et aux municipalités en 2014-2015 et dans les exercices suivants, grâce aux programmes d'infrastructure actuels.

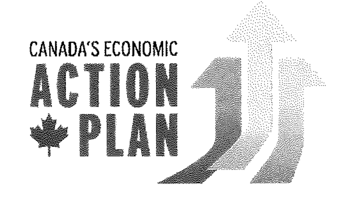
De plus, au cours des 10 prochaines années, le gouvernement effectuera d'importants investissements dans l'infrastructure des Premières Nations et dans les actifs fédéraux :

- environ 7 milliards de dollars sur 10 ans pour l'infrastructure des Premières Nations, pour des routes, des ponts, des systèmes énergétiques et d'autres priorités des Premières Nations en matière d'infrastructure;
- des investissements de plus de 10 milliards de dollars dans l'infrastructure fédérale, y compris pour des ponts, des ports, des ports de pêche, des bases militaires et les locaux des ministères dans l'ensemble du pays.

Au total, le nouveau plan Chantiers Canada, conjugué aux autres investissements effectués dans l'infrastructure fédérale, représente 70 milliards de dollars sur 10 ans en financement fédéral destiné à l'infrastructure. Il s'agit là du plus important investissement fédéral dans l'infrastructure créatrice d'emplois de l'histoire du Canada.

Avril 2013





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

N° H034/13 For release
April 17, 2013

Minister Lebel announces a request for proposals regarding the new bridge for the St. Lawrence

OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec and Minister of Intergovernmental Affairs, has issued a request for proposals for laboratory services and geotechnical studies in relation to the construction of the new bridge for the St. Lawrence.

"Building a new bridge for the St. Lawrence continues to be a priority. The information from these services and studies is essential to the design and construction of strong, durable infrastructure," said Minister Lebel. "We are continuing consultations with stakeholders and working on the environmental assessment as well as the business case, and we are keeping to the timetable for this major project."

The request for proposals concerns the following technical services:

- boring in soils and rock;
- investigations of the quality and properties of materials at the approaches to the new bridge and along existing roadways;
- laboratory tests of samples taken from the site to evaluate the mechanical properties of the rock and soils and to determine the environmental quality of the soils, sediments and groundwater;
- geophysical investigations to identify geological features; and
- other laboratory services.

This information will feed into the next steps in project development and planning and will also serve as important input to the final design of the new bridge for the St. Lawrence.

The request for proposals, which is being handled by Public Works and Government Services Canada, is posted on MERX, the Government Electronic Tendering Service (www.merx.com). The contract award should be announced in late June 2013.

.../2



On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada would be building new infrastructure to replace the Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole. The project also meets the objectives of Canada's gateway strategies.

"Our government remains focused on four priorities, as outlined by the Prime Minister, that Canadians care most about: their families, the safety of our streets and communities, their pride in being a citizen of this country, and of course, their personal financial security," concluded Minister Lebel.

- 30 -

Contacts:

Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities,
Minister of the Economic Development Agency
of Canada for the Regions of Quebec
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.



logo du partenaire

Communiqué

N° H034/13 À publier
le 17 avril 2013

Le ministre Lebel annonce une demande de propositions concernant le nouveau pont pour le Saint-Laurent

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et ministre des Affaires intergouvernementales, a annoncé aujourd'hui que le gouvernement du Canada a lancé une demande de propositions pour des services de laboratoire et d'études géotechniques en vue de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« La construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent demeure une priorité. Ces informations sont clés pour assurer la conception et la construction d'infrastructures résistantes et durables », a dit le ministre Lebel. « Nous continuons de consulter les intervenants et à travailler sur l'évaluation environnementale ainsi que le dossier d'affaires, et ce, tout en respectant l'échéancier de ce projet d'envergure. »

La demande de propositions vise plus particulièrement la réalisation des services techniques suivants :

- forages dans les sols et dans le roc;
- investigations portant sur la qualité et les propriétés des matériaux aux approches du nouveau pont et le long des chaussées existantes;
- essais en laboratoire sur des échantillons prélevés sur le site pour évaluer les propriétés mécaniques du roc et des sols de même que pour déterminer la qualité environnementale des sols, des sédiments et de l'eau souterraine;
- certaines investigations géophysiques afin d'identifier des particularités géologiques;
- autres services de laboratoire variés.

Ces informations serviront à nourrir les prochaines étapes de développement et de planification du projet et serviront également comme intrants importants pour la conception définitive du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

...2





logo du partenaire

La demande de propositions, sous la gestion de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, est affichée sur MERX, le service électronique d'appels d'offres du gouvernement (www.merx.com). L'attribution du contrat devrait être annoncée à la fin juin 2013.

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada procéderait à la construction d'une nouvelle infrastructure pour remplacer le pont Champlain, l'un des ponts les plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier.. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

« Notre gouvernement continue à se concentrer sur quatre éléments prioritaires pour notre population, tels que les a exposés le premier ministre : la famille, la sécurité dans les quartiers, la fierté d'être un citoyen de ce pays et, bien sûr, la sécurité financière personnelle », a conclu le ministre Lebel.

- 30 -

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
et ministre de l'Agence de développement économique
du Canada pour les régions du Québec
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H041/13 Pour diffusion immédiate
Le 10 avril 2013

Le ministre Lebel poursuit le processus consultatif et s'entretient avec des maires de la région de Montréal au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et ministre des Affaires intergouvernementales, a rencontré aujourd'hui des maires des régions de Montréal et de la Montérégie pour discuter du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« Notre gouvernement continue de consulter régulièrement ses principaux partenaires, notamment les représentants élus des villes de Montréal, de Brossard et de Longueuil, alors qu'il va de l'avant avec la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent », a dit le ministre Lebel. « Une planification détaillée et coordonnée, jumelée à de vastes consultations auprès des principaux partenaires, est essentielle à la réussite de cet important projet d'infrastructure qui va répondre aux besoins des usagers du transport en commun et des commerçants. »

Le but de cette rencontre consistait à examiner les progrès réalisés à ce jour dans le cadre de ce projet majeur et de discuter des étapes à venir.

Le projet est sur la bonne voie. Le gouvernement Harper continuera de collaborer avec ses principaux partenaires, y compris des représentants du gouvernement du Québec ainsi que des villes de Montréal, de Brossard et de Longueuil, relativement au nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement du Canada allait de l'avant avec la construction d'une nouvelle structure pour remplacer le pont Champlain. Ce pont compte parmi les plus achalandés au Canada. Des échanges commerciaux internationaux évalués à 20 milliards de dollars transitent chaque année par le pont Champlain. Ce corridor joue un rôle majeur pour l'économie régionale de même que pour l'économie de l'ensemble du Canada. Le projet appuie aussi les objectifs des stratégies du Canada en ce qui concerne les portes d'entrée.

« Notre gouvernement continue de se concentrer sur quatre éléments prioritaires pour notre population, tels que les a exposés le premier ministre : la famille, la sécurité dans les quartiers, la fierté d'être un citoyen de ce pays et, bien sûr, la sécurité financière personnelle », a conclu le ministre Lebel.

Vous trouverez plus de renseignements au sujet des grandes étapes du projet de construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent dans le document d'information ci-joint.

...2





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités, Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

DOCUMENT D'INFORMATION

Chronologie

5 octobre 2011 : annonce de la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal pour remplacer le pont Champlain. Le futur pont sera fait en partenariat public-privé et il y aura des péages.

31 octobre 2011 : consultations du ministre Lebel avec des leaders du milieu économique et du milieu des affaires de la région de Montréal.

14 novembre 2011 : consultations du ministre Lebel avec les maires de Montréal, de Longueuil et de Brossard.

22 janvier 2012 : lancement de l'évaluation environnementale fédérale.

23 avril 2012 : attribution du contrat pour l'évaluation environnementale (consortium Dessau|Cima+) à la suite d'une demande de propositions.

12 juillet 2012 : annonce du remplacement de trois viaducs sur l'autoroute 15 et de la construction d'un pont-jetée temporaire reliant l'île des Sœurs à Montréal.

31 juillet 2012 : attribution du contrat pour l'élaboration du dossier d'affaires (consortium dirigé par PricewaterhouseCoopers) à la suite d'une demande de propositions.

13 septembre 2012 : séance inaugurale du comité consultatif des intervenants, constitué de représentants du ministère des Transports du Québec, de l'Agence métropolitaine de transport et des villes de Montréal, de Longueuil et de Brossard.

19 septembre 2012 : attribution d'un contrat pour le design d'un pont-jetée temporaire pour remplacer le pont de l'île des Sœurs et pour la réalisation d'études environnementales connexes (Genivar), à la suite d'une demande de propositions.

16 novembre 2012 : publication de la première partie du rapport d'évaluation environnementale.

2 au 10 décembre 2012 : portes ouvertes à Brossard, à Verdun et à l'île des Sœurs au sujet des résultats de l'évaluation environnementale.

18 février 2013 : consultations du ministre Lebel avec des spécialistes en génie, en affaires et en design pour discuter des façons d'assurer la qualité architecturale du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

7 mars 2013 : rencontre du ministre Lebel et du ministre des Transports du Québec, M. Sylvain Gaudreault, pour discuter du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

...2



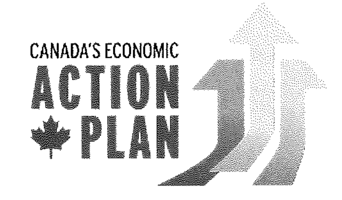
2 avril 2013 : publication de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale.

4 avril 2013 : demande de propositions pour des services de laboratoire et des études géotechniques.

10 avril 2013 : consultations du ministre Lebel avec des maires de la région de Montréal au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

14 avril 2013 : début d'une deuxième série de portes ouvertes à Brossard, à l'île des Sœurs et à l'arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal, au sujet des résultats de l'évaluation environnementale.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H041/13 — For immediate release
April 10, 2013

Minister Lebel continues consultative process and discusses new bridge for the St. Lawrence with Montreal area mayors

MONTREAL — Today, the Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec and Minister of Intergovernmental Affairs, met with mayors from the Montreal and Montérégie regions to discuss the new bridge for the St. Lawrence.

"Our government continues to consult regularly with key partners, such as elected officials from the Cities of Montreal, Brossard and Longueuil, as we move forward to build a new bridge for the St. Lawrence," said Minister Lebel. "Comprehensive and coordinated planning, coupled with extensive consultations with key partners are essential to the success of this important infrastructure project that will meet the needs of commuters, transit users and commerce."

The goal of the meeting was to review the progress of this significant project and discuss upcoming milestones.

The project is on track. The Harper government will continue to work with key partners, including representatives of the Government of Quebec and the Cities of Montreal, Brossard and Longueuil, on a new bridge for the St. Lawrence.

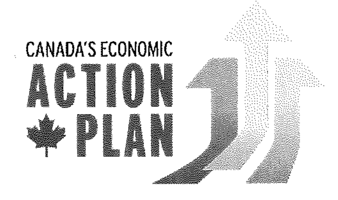
On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada will proceed with a new crossing to replace the existing Champlain Bridge. This bridge is one of the busiest in Canada. With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. The project also supports the objectives of Canada's gateway strategies.

"Our government remains focused on four priorities, as outlined by the Prime Minister, that Canadians care most about: their families, the safety of our streets and communities, their pride in being a citizen of this country, and of course, their personal financial security," concluded Minister Lebel.

More information on milestones for the new bridge for the St. Lawrence is included in the attached backgrounder.

.../2

Canada



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts: Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION WILL PREVAIL.





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

BACKGROUNDER

Chronology

October 5, 2011: Announcement of the construction of a new bridge for the St. Lawrence in Montreal to replace the Champlain Bridge. It will be built in a public-private partnership and there will be tolls.

October 31, 2011: Consultations by Minister Lebel with economic and business leaders from the Montreal region.

November 14, 2011: Consultations by Minister Lebel with the mayors of Montreal, Longueuil and Brossard.

January 22, 2012: Launch of the federal environmental assessment.

April 23, 2012: Following a request for proposals, award of the contract for the environmental assessment (Dessau|Cima+ consortium).

July 12, 2012: Announcement of the replacement of three overpasses on Highway 15 and the construction of a temporary causeway linking île des Soeurs to Montreal.

July 31, 2012: Following a request for proposals, award of the contract to develop the business case for the project (consortium led by PricewaterhouseCoopers).

September 13, 2012: Inaugural meeting of the stakeholder advisory committee composed of the Quebec Ministry of Transportation, the Agence métropolitaine de transport and the cities of Montreal, Longueuil, and Brossard.

September 19, 2012: Following a request for proposals, award of a contract for the design and environmental studies of a temporary causeway to replace the île des Soeurs Bridge (Genivar).

November 16, 2012: Publishing of the first part of the environmental assessment report.

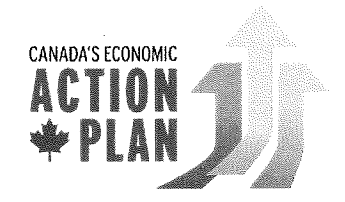
December 2-10, 2012: Public open houses on the results of the environmental assessment in Brossard, Verdun and île des Soeurs.

February 18, 2013: Consultations by Minister Lebel with engineering, business and design experts to discuss ways of ensuring the architectural quality of the new bridge for the St. Lawrence.

March 7, 2013: Ministers Lebel and Sylvain Gaudreault, Quebec Minister of Transport, meet to discuss the new bridge for the St. Lawrence.

.../2





April 2, 2013: Publishing of the second part of the environmental assessment report.

April 4, 2013: Request for proposals for laboratory services and geotechnical studies.

April 10, 2013: Consultations by Minister Lebel with Montreal region mayors to discuss the new bridge for the St. Lawrence.

April 14, 2013: Beginning of the second series of public open houses on the results of the environmental assessment in Brossard, île des Soeurs and Montreal's Le Sud-Ouest borough.



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

Nº H036/13 Pour diffusion immédiate
le 2 avril 2013

Consultations publiques sur l'évaluation environnementale relative au nouveau pont pour le Saint-Laurent

MONTRÉAL — Le gouvernement du Canada va de l'avant avec la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent et convie les personnes intéressées à des journées portes ouvertes sur l'évaluation environnementale, qui se dérouleront dans la région de Montréal du 14 au 22 avril 2013.

Ces portes ouvertes sont une occasion pour la population de recevoir plus d'information, de rencontrer des spécialistes et de formuler des commentaires en ce qui concerne les effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures d'atténuation proposées qui sont le sujet de la deuxième partie du rapport de l'évaluation environnementale. Ce rapport est disponible sur le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à www.acee-ceaa.gc.ca.

Jusqu'au 19 mai 2013, le gouvernement du Canada acceptera aussi les commentaires écrits.

Vous trouverez plus de renseignements sur les journées portes ouvertes dans le document d'information ci-joint.

Pour en savoir plus au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -

Renseignements :

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.



Canada

Information Backgrounder

Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale relative au nouveau pont pour le Saint-Laurent

L'évaluation environnementale relative à ce projet a débuté le 22 janvier 2012. Elle porte sur les effets du projet sur l'environnement et propose des mesures pour les atténuer. Elle aura une influence sur la conception du pont ainsi que sur les techniques de construction, et orientera les décisions dans le respect de l'environnement.

Une série de portes ouvertes initiales concernant la description du projet et de l'environnement ont eu lieu en décembre 2012. Une deuxième série de portes ouvertes portant sur les effets du projet sur l'environnement et les mesures d'atténuation proposées se tiendront en avril 2013 aux endroits suivants :

BROSSARD	ÎLE DES SOEURS	SUD-OUEST
Centre socioculturel 7905, avenue San Francisco Brossard (Québec) J4X 2A4	**Centre communautaire Elgar** 260, rue Elgar Verdun (Québec) H3E 1C9	**CEDA (Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de St-Henri)** 2515, rue Delisle Montréal (Québec) H3J 1K8
Le dimanche 14 avril 2013 14 h à 17 h	**Le vendredi 19 avril 2013** 18 h à 21 h	**Le dimanche 21 avril 2013** 14 h à 17 h
Le lundi 15 avril 2013 18 h à 21 h	**Le samedi 20 avril 2013** 14 h à 17 h	**Le lundi 22 avril 2013** 18 h à 21 h

La deuxième partie du rapport de l'évaluation environnementale est maintenant disponible sur le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale à www.acee-ceaa.gc.ca.

Nous serons heureux de recevoir vos commentaires écrits sur les sujets abordés dans la deuxième partie du rapport ainsi que lors des portes ouvertes jusqu'au **19 mai 2013**. Nous tiendrons compte de ces commentaires dans le cadre des prochaines étapes de l'évaluation environnementale.

Voici les coordonnées pour obtenir plus de renseignements ou pour nous faire part de vos commentaires :

Nouveau pont pour le Saint-Laurent
Transports Canada
800, boulevard René-Lévesque Ouest
Salle 638, 6e étage
Montréal (Québec) H3B 1X9

Courriel : **NPPSL-ENV-@tc.gc.ca**
Site Web : **www.tc.gc.ca/nppsl**

Avril 2013





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No. H036/13 For release
April 2, 2013

Public consultations on the environmental assessment for the new bridge for the St. Lawrence

MONTREAL — The Government of Canada is moving forward with plans to build a new bridge for the St. Lawrence and invites interested persons to attend open houses on the environmental assessment. The open houses will be held in the Montreal region from April 14 to 22, 2013.

They are an opportunity for people to receive more information, meet experts and comment on the effects of the project on the environment, as well as the proposed mitigation measures that are the subject of the second part of the environmental assessment report. This report is available on the Canadian Environmental Assessment Agency's website at www.ceaa-acee.gc.ca.

The Government of Canada will also accept written comments until May 19, 2013.

More information on the open houses is included in the attached backgrounder.

For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts:

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Canada

Backgrounder Information

Open houses on the environmental assessment of the new bridge for the St. Lawrence

The environmental assessment for this project began on January 22, 2012. It examines the project's impacts on the environment and proposes ways to mitigate them. It will also influence the bridge design and construction techniques and will help guide decisions that respect the environment.

An initial series of open houses on the description of the project and the environment was held in December 2012. The second series of open houses on the effects of the project on the environment and the proposed mitigation measures will take place in April 2013 at the following locations:

BROSSARD	ÎLE DES SOEURS	SUD-OUEST
Sociocultural Centre 7905 San Francisco Ave Brossard, Quebec J4X 2A4	**Elgar Community Centre** 260 Elgar St. Verdun, Quebec H3E 1C9	**CEDA (Comité d'éducation aux adultes de la Petite-Bourgogne et de St-Henri)** 2515 Delisle St. Montreal, Quebec H3J 1K8
Sunday, April 14, 2013 2 p.m. to 5 p.m.	**Friday, April 19, 2013** 6 p.m. to 9 p.m.	**Sunday, April 21, 2013** 2 p.m. to 5 p.m.
Monday, April 15, 2013 6 p.m. to 9 p.m.	**Saturday, April 20, 2013** 2 p.m. to 5 p.m.	**Monday, April 22, 2013** 6 p.m. to 9 p.m.

The second part of the environmental assessment report is now available on the Canadian Environmental Assessment Agency's website at www.ceaa-acee.gc.ca.

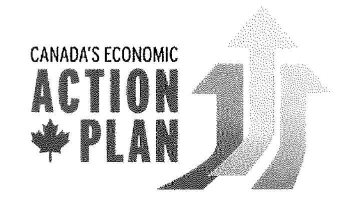
We welcome your written comments on topics covered in the second part of the report and during the open houses until **May 19, 2013**. We will take these comments into consideration during the next steps of the environmental assessment.

For more information or to share your comments:

New Bridge for the St. Lawrence
Transport Canada
800 René-Lévesque Blvd. West
Room 638, 6th floor
Montreal, Quebec H3B 1X9

Email: **NBFSL-ENV-NPPSL@tc.gc.ca**
Website: **www.tc.gc.ca/nbfsl**

April 2013



JOBS • GROWTH • PROSPERITY

News Release

No.XXX

For immediate release
February 18, 2013

Minister Lebel meets with design experts to discuss the new bridge for the St. Lawrence

MONTREAL — Today, the Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, met with engineering, business and design experts to discuss the new bridge for the St. Lawrence.

"We are working towards a solid, durable bridge that will be built to last," said Minister Lebel. "Our discussions were very productive and I am pleased to be able to count on local experts for advice."

The goal of the meeting was to listen to their views on how to ensure architectural quality, while respecting project timelines as well as budgetary and environmental considerations.

"Together, we will deliver a high quality structure, on time and on budget, to meet the needs of commuters, transit users and commerce," said Minister Lebel.

Since last fall, Transport Canada officials have held a series of meetings with stakeholders to discuss the design of the new bridge as well as many other key facets of this project. The project is on track and continues to respect its original timelines. The federal government will continue to work with key partners, including representatives of the Government of Quebec and the Cities of Montreal, Brossard and Longueuil, to advance the new bridge for the St. Lawrence.

On October 5, 2011, Minister Lebel announced that the Government of Canada will proceed with a new crossing to replace the existing Champlain Bridge. The six-lane Champlain Bridge is one of the busiest bridges in Canada. With an estimated $20 billion in international trade crossing the Champlain Bridge annually, this corridor is a significant part of the regional economy and Canada's economy as a whole. The project also supports the objectives of Canada's gateway strategies.

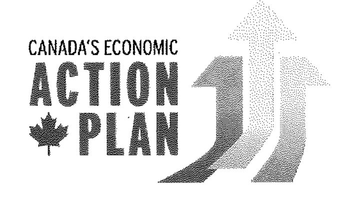
For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 -

Contacts: Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Ottawa

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055





JOBS • GROWTH • PROSPERITY

613-991-0700

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news at www.tc.gc.ca/e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook and YouTube to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION WILL PREVAIL.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

N° H016/13

Pour diffusion immédiate
Le 18 février 2013

Le ministre Lebel rencontre des spécialistes en conception pour discuter du nouveau pont pour le Saint-Laurent

MONTRÉAL — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a rencontré aujourd'hui des spécialistes en génie, en affaires et en conception pour discuter du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

« Nous prévoyons construire un pont qui sera solide et durable », a dit le ministre Lebel. « Nos discussions ont été très productives et je suis heureux de pouvoir compter sur les conseils de spécialistes locaux. »

L'objectif de la rencontre était d'écouter les avis des spécialistes sur la façon qui permettrait d'assurer la qualité architecturale du pont, tout en respectant les échéanciers du projet et en tenant compte des aspects budgétaire et environnemental.

« Ensemble, nous réaliserons une structure de haute qualité en respectant les échéanciers, le budget et les besoins des navetteurs, des usagers du transport en commun et du commerce », a indiqué le ministre Lebel.

Depuis l'automne dernier, des représentants de Transports Canada ont tenu une série de rencontres avec des intervenants pour discuter de la conception du nouveau pont et de plusieurs autres aspects importants. Le projet va bon train et les échéanciers originaux sont respectés. Le gouvernement fédéral continuera de travailler avec ses partenaires clés, dont des représentants du gouvernement du Québec et des villes de Montréal, de Brossard et de Longueuil, pour faire progresser le projet du nouveau pour le Saint-Laurent.

Le 5 octobre 2011, le ministre Lebel a annoncé que le gouvernement fédéral procéderait à la construction d'un nouveau passage pour remplacer le pont Champlain. Ce pont à six voies est l'un des plus achalandés au Canada. Le pont Champlain, où transitent chaque année des marchandises internationales d'une valeur d'environ 20 milliards de dollars, est un corridor crucial pour l'économie régionale et pour celle du Canada tout entier. Le projet répond également aux objectifs des stratégies des portes d'entrée du Canada.

Pour plus d'information au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, visitez le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 -





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

…2

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.





News Release

No. H009/13

For immediate release
February 7, 2013

New bridge for the St. Lawrence
The federal government will continue to consult with its partners

MONTREAL – In the work leading to construction of a new bridge for the St. Lawrence to replace the Champlain Bridge, the federal government continues to work with its partners, including the Government of Québec.

The Honorable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Québec, announced that the 36th formal meeting on the project between representatives of the two governments is taking place today. The objective of this working session is to discuss the technical aspects of public transit that must be taken into consideration in order to advance the business case and the preliminary design.

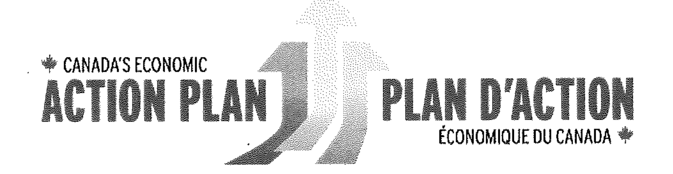
"Not including my own consultations, not including my discussions over the phone or by email, today is the 36th working meeting between the two levels of government on this important project since January 23, 2012. In addition, in July 2012, I personally approved a project management structure that will provide for frequent consultations with partners and stakeholders outside the federal government," said Minister Lebel.

The Minister also noted that many similar meetings have taken place with municipal representatives, economic stakeholders, those from the field of architecture, and many others. "This is a major project for the Canadian economy. It will create thousands of new jobs and we are managing this project accordingly. We won't be able to say 'yes' to everything and sometimes we will have to make difficult decisions. That said, we intend to pursue collaboration and exchanges, as we have been doing since the start of the project," he said.

In closing, Minister Lebel reiterated that the project is on track and continues to respect its original timeframes.

…/2





For more information about the new bridge for the St. Lawrence, please visit www.tc.gc.ca/nbfsl.

- 30 –

Contacts: Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities
Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

IF THERE IS A DISCREPANCY BETWEEN ANY PRINTED VERSION AND THE ELECTRONIC VERSION OF THIS NEWS RELEASE, THE ELECTRONIC VERSION WILL PREVAIL.

This news release is available online at: www.actionplan.gc.ca.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.





BACKGROUNDER

Chronology

October 5, 2011: Announcement of the construction of a new bridge for the St. Lawrence in Montreal to replace the Champlain Bridge. It will be built in a public-private partnership and there will be tolls.

October 31, 2011: Consultations by Minister Lebel with economic and business leaders from the Montreal region.

November 14, 2011: Consultations by Minister Lebel with the mayors of Montreal, Longueuil and Brossard.

January 22, 2012: Launch of the federal environmental assessment.

March 15, 2012: Speech by Minister Lebel at the business lunch organized by the *Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud.*

March 30, 2012: Request for proposals to retain expert financial, technical and engineering services.

April 23, 2012: Award of the contract for the environmental assessment (Dessau|Cima+ consortium).

July 12, 2012: Announcement of the replacement of three overpasses on Highway 15 and the construction of a temporary causeway linking Nuns' Island to Montreal.

July 31, 2012: Award of the contract to develop the business case for the project (consortium led by PricewaterhouseCoopers).

November 16, 2012: Publishing of the preliminary environmental assessment report.

December 2-10, 2012: Public open houses on the results of environmental assessment in Brossard, Verdun/Southwest and Nuns' Island.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Communiqué

N° H009/13 Pour diffusion immédiate
Le 7 février 2013

Nouveau pont pour le Saint-Laurent
<u>Le gouvernement fédéral entend poursuivre les consultations avec ses partenaires</u>

MONTRÉAL – Dans le cadre des travaux menant vers la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent en remplacement du pont Champlain, le gouvernement fédéral poursuit sa collaboration avec ses partenaires, dont le gouvernement du Québec.

L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec a annoncé qu'une 36e rencontre formelle sur ce projet se tient aujourd'hui entre des représentants des deux gouvernements. Cette séance de travail a pour objectif de discuter des aspects techniques du volet du transport collectif qui doivent être pris en considération dans l'avancement du dossier d'affaires et de la conception préliminaire.

« Mis à part mes propres consultations, mis à part les discussions téléphoniques et électroniques, c'est aujourd'hui la 36e rencontre de travail entre les deux paliers de gouvernement sur cet important projet depuis le 23 janvier 2012. De plus, en juillet 2012, j'ai moi-même approuvé une structure de gestion de projet qui prévoit des consultations fréquentes avec les partenaires et les intervenants externes au gouvernement fédéral, » a affirmé le ministre Lebel.

Le ministre a aussi rappelé que plusieurs rencontres semblables ont eu lieu avec des représentants des villes, des intervenants économiques, des intervenants du monde de l'architecture et bien d'autres. « C'est un projet majeur pour l'économie canadienne qui créera des milliers d'emplois et on gère ce projet comme tel. On ne pourra pas dire oui à tout et il faudra prendre des décisions parfois difficiles. Ceci dit, nous entendons poursuivre la collaboration et les échanges comme nous le faisons depuis le début du projet, » a souligné le ministre Lebel.

En terminant, le ministre Lebel a réitéré que le projet suit son cours et qu'il respecte les échéanciers initialement fixés.

...2

Canada



EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

Pour de plus amples renseignements au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, veuillez visiter le www.tc.gc.ca/nppsl.

- 30 –

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités, Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

S'IL Y A INCOMPATIBILITÉ ENTRE UNE VERSION IMPRIMÉE ET LA VERSION ÉLECTRONIQUE DE CE DOCUMENT, LA VERSION ÉLECTRONIQUE PRÉVAUT.

Ce communiqué est disponible en direct à l'adresse suivante : www.plandaction.gc.ca.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.





EMPLOIS • CROISSANCE • PROSPÉRITÉ

DOCUMENT D'INFORMATION

Chronologie

5 octobre 2011 : annonce de la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent à Montréal pour remplacer le pont Champlain. Le futur pont sera fait en partenariat public-privé et il y aura des péages.

31 octobre 2011 : consultations par le ministre Lebel avec des leaders du milieu économique et des affaires de la région de Montréal.

14 novembre 2011 : consultations par le ministre Lebel avec les maires de Montréal, de Longueuil et de Brossard.

22 janvier 2012 : lancement du processus d'évaluation environnementale.

15 mars 2012 : allocution du ministre Lebel au dîner d'affaires organisé par la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud.

30 mars 2012 : demande de propositions visant à retenir les services d'experts financiers, techniques et d'ingénierie.

23 avril 2012 : attribution du contrat d'approvisionnement pour l'évaluation environnementale (consortium Dessau|Cima+).

12 juillet 2012 : annonce du remplacement de trois viaducs sur l'autoroute 15 et de la construction d'un pont-jetée temporaire reliant l'Île des Sœurs à Montréal.

31 juillet 2012 : attribution du contrat d'approvisionnement pour l'élaboration du dossier d'affaires (consortium dirigé par PricewaterhouseCoopers).

16 novembre 2012 : publication du premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale

2 au 10 décembre 2012 : séances de portes ouvertes sur les résultats de l'évaluation environnementale à Brossard, Verdun/Sud-Ouest et l'Île-des-Sœurs.



Canada

Statement *Déclaration*

No. HS001/13

To be released
January 9, 2013

The Minister of Transport Canada releases a statement on the Government of Canada's commitment to providing the Montreal area with an infrastructure to replace the Champlain Bridge that is <u>modern, efficient and compliant with new standards</u>

OTTAWA — The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, released today the following statement about Mr. René Therrien's concept to rebuild the Champlain Bridge in its existing axis by reusing part of the current infrastructure.

"The Government of Canada plans to build a new bridge for the St. Lawrence by 2021 to ensure the safety and meet current and future needs of users and residents of the Greater Montreal Area, including public transit. The new bridge will be designed to have a lifespan of 125 years, to be built within a short timeframe, to minimize costs and to ensure the safety of users.

"The federal government, through a contract with PricewaterhouseCoopers, commissioned ARUP, an internationally renowned engineering firm, to assess Mr. Therrien's concept. The engineering firm shared its reservations about Mr. Therrien's proposal and recommended that his concept not be considered given the significant uncertainties and risks associated with it. This assessment is available on the new bridge project site (http://www.tc.gc.ca/eng/programs/bridges-new-bridge-for-the-st.lawrence-2757.htm) and the main findings are summarized in an appendix to this statement.

"Mr. Therrien's concept would allow for only approximately 15% of the current infrastructure, which has a maximum lifespan of approximately 50 years, to be conserved and would impose numerous constraints in terms of project timelines and would have an impact on traffic and the environment, as well as generate additional costs.

"The Government of Canada is of the view that it is more appropriate to provide the Montreal area with a new modern bridge, that complies with current standards, is designed to last 125 years and that will be built in a single phase within a short timeframe. We are convinced that a new bridge is the best way to meet the needs of users and residents in the Greater Montreal Area.

"I am happy to see that the planning work for this new bridge is progressing according to the established timelines. The project business case should be completed before the end of 2013 and will help identify the procurement method that is the most beneficial for Canadian taxpayers. The federal environmental assessment of the project should also be completed before the end of 2013 and will set out the environmental objectives that the project will have to meet. In addition, we are working with all parties involved to ensure

that their needs are taken into account and that the major work scheduled in the Montreal area is well coordinated over the next few years.

Highlights of the assessment of Mr. Therrien's design

	New bridge for the St. Lawrence	René Therrien's concept
Construction costs		
	The *Pre-feasibility Study Concerning the Replacement of the Existing Champlain Bridge* estimates the cost of the new bridge to be $1.2 billion.	Mr. Therrien's cost estimate is comparable to the costs set out for the new bridge for the St. Lawrence, as estimated in the *Pre-feasibility Study Concerning the Replacement of the Existing Champlain Bridge*.
	The new bridge will be a 100% new infrastructure.	Mr. Therrien's design will recycle only about 15% of the existing infrastructure.
	The new bridge project involves building a new bridge for the St. Lawrence, a new Nuns' Island Bridge, realigning Highway 10, road work on Nuns' Island, and reconstructing Highway 15 between the Nuns' Island Bridge and Atwater Avenue. The preliminary cost estimate for all of the components is between $3 and $5 billion.	Mr. Therrien's design covers only the Champlain Bridge. The cost estimate does not include the other structures in the Corridor that will need to be replaced, repaired or modified.
Maintenance costs		
	A new bridge will reduce medium- and long-term maintenance costs and will make it easier to quantify repair, maintenance and related cost estimates.	The complexity of the concept's hybrid structure will inevitably lead to major maintenance and repair costs in the medium- and long-term that are not quantifiable because they are difficult to forecast.
Timeline		
	The new bridge is scheduled to open by 2021 at the latest. The schedule includes time for the environmental assessment, the preliminary design and financial analysis, preliminary engineering work and the preparation of plans and specifications, calls for	Mr. Therrien's concept, which essentially proposes the construction of two new bridges on each side of the existing Champlain Bridge followed by the reconstruction of the existing bridge, will need to go through the same planning steps. Mr. Therrien's

	tenders, the awarding of contracts, the final plans and specifications, as well as the construction.	concept would take several more years to carry out than building a new bridge.
Traffic		
	Building a new bridge approximately 10 metres from the existing bridge will allow for traffic to continue moving during construction with little impact on users.	Large-scale work like that proposed on a structure still in use will result in major closures or usage conflicts that will have an impact on traffic safety and flow.
Environment		
	A new bridge will require much fewer new piers. The options currently being considered could reduce this number to approximately 40 piers.	The current bridge has 56 piers. Mr. Therrien's concept calls for over 100 additional piers to be built, which would have a significant environmental impact. A new assessment of the environmental effects (pursuant to section 67 of the *Canadian Environmental Assessment Act*, 2012) would be necessary in order to identify the mitigation measures adapted to Mr. Therrien's concept.
Lifespan		
	The new bridge will be designed to have a useful lifespan of 125 years and will comply with current standards.	Mr. Therrien's concept would require major work in the next 30 years on the deck of the superstructure crossing the Seaway, which would generate significant incremental costs and would likely have a major impact on traffic. In addition, given the material of the existing piers (concrete, reinforcement), the remaining useful life of the piers is uncertain and is estimated at 50 years.
Safety		
	The new bridge will be designed to comply with current standards.	The costs and technical feasibility to ensure seismic compliance of the current piers as well as the compatibility of the existing and new systems have not been studied.

For more information, contact:

Geneviève Sicard
Press Secretary
Office of the Honourable Denis Lebel
Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Ottawa
613-991-0700

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Canada

Déclaration *Statement*

N° HS001/13

À publier
Le 9 janvier 2013

Le ministre des Transports du Canada publie une déclaration sur la volonté du gouvernement du Canada de doter la région de Montréal d'une infrastructure moderne, efficace et conforme aux nouvelles normes pour remplacer le pont Champlain

OTTAWA — L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a publié aujourd'hui la déclaration suivante au sujet du concept de M. René Therrien visant à reconstruire le pont Champlain dans son axe existant en réutilisant une partie des infrastructures actuelles.

« Le gouvernement du Canada prévoit la mise en place d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent d'ici 2021 afin d'assurer la sécurité et de combler les besoins actuels et futurs des utilisateurs et des résidents de la grande région de Montréal, y compris en matière de transport en commun. Le concept qui sera retenu pour le nouveau pont devra offrir une durée de vie de 125 ans, être construit selon un échéancier restreint, minimiser les coûts et assurer la sécurité des utilisateurs.

« Le gouvernement fédéral, par l'entremise d'un contrat avec PricewaterhouseCoopers, a mandaté la firme d'ingénierie de renom international, ARUP, pour l'évaluation du concept de M. Therrien. La firme d'ingénierie a fait part de ses réserves par rapport à la proposition de M. Therrien et recommande de ne pas considérer ce concept en raison des incertitudes et risques majeurs associés. Cette évaluation est disponible sur le site du projet du nouveau pont (www.tc.gc.ca/nppsl) et les principales conclusions sont présentées de façon sommaire en annexe de cette déclaration.

« Le concept de M. Therrien permettrait de conserver seulement environ 15% des infrastructures actuelles qui ont une durée de vie maximale d'environ 50 ans et imposerait de nombreuses contraintes en matière d'échéancier, d'impacts sur la circulation et sur l'environnement, en plus d'engendrer des coûts additionnels.

« Le gouvernement du Canada est d'avis qu'il est plus approprié de doter la région de Montréal d'un nouveau pont moderne, respectant les normes en vigueur, conçu pour les 125 prochaines années, et dont la construction se fait en une seule étape circonscrite dans le temps. Nous sommes convaincus qu'un nouveau pont est la meilleure solution pour répondre aux besoins des utilisateurs et des résidents de la grande région de Montréal.

« Je suis heureux de constater que les travaux de planification de ce nouveau pont progressent selon les échéanciers prévus. Le dossier d'affaires du projet devrait être complété avant la fin de 2013 et permettra d'identifier la méthode d'approvisionnement la plus avantageuse pour les contribuables canadiens. L'évaluation environnementale fédérale du projet devrait aussi être complétée avant la fin de 2013 et établira les objectifs environnementaux que le projet devra respecter. De plus, nous travaillons de concert avec les intervenants afin d'assurer l'intégration de leurs besoins et une bonne coordination des travaux d'envergure prévus dans la région de Montréal au cours des prochaines années. »

...2

Faits saillants de l'évaluation du concept de M. Therrien :

Nouveau pont pour le Saint-Laurent	**Concept de M. René Therrien**
Coûts de construction	
L'*Étude de préfaisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain* estime à 1,2 milliard de dollars le coût du nouveau pont.	Les coûts estimés par M. Therrien sont comparables aux coûts prévus pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent tel qu'estimés dans l'*Étude de préfaisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain.*
Le nouveau pont sera une infrastructure neuve à 100 %.	Le concept de M. Therrien vise à recycler seulement environ 15 % de l'infrastructure existante.
Le projet du nouveau pont comprend la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un nouveau pont de l'Île-des-Sœurs, le réalignement de l'autoroute 10, les travaux routiers sur l'Île des Sœurs, et la reconstruction de l'autoroute 15 entre le pont de l'Île-des-Sœurs et l'avenue Atwater. L'estimation préliminaire des coûts pour l'ensemble de ces infrastructures est de 3 à 5 milliards de dollars.	Le concept de M. Therrien comprend uniquement le pont Champlain. L'estimation des coûts ne comprend pas les autres structures dans le corridor qui devront être remplacées, réparées ou modifiées.
Coûts d'entretien	
Un nouveau pont réduira les coûts d'entretien à moyen et long terme et rendra la prévision de réparations, d'entretien et des coûts reliés à ces éléments plus facilement quantifiables.	La complexité de la structure hybride résultant du concept entrainera inévitablement des coûts majeurs d'entretien et de réparation à moyen et long terme qui ne sont pas quantifiables, puisque difficilement prévisibles.
Échéancier	
La mise en service du nouveau pont est prévue au plus tard en 2021, ce qui comprend le temps nécessaire pour l'évaluation environnementale, la conception préliminaire et l'analyse de rentabilité, l'ingénierie préliminaire et la préparation de devis, les appels d'offres et l'attribution de contrats, et les plans et les devis finaux ainsi que la construction.	Le concept de M. Therrien, qui comprend essentiellement la construction de deux nouveaux ponts de part et d'autre du pont Champlain existant, suivi du remplacement du pont existant, devra faire l'objet des mêmes étapes de planification. La réalisation du concept de M. Therrien nécessiterait plusieurs années de plus que la construction d'un nouveau pont.

Circulation	
La construction d'un nouveau pont à environ 10 mètres du pont existant permettra de maintenir la circulation durant la construction avec peu d'impact pour les utilisateurs.	Des travaux de l'envergure de ceux proposés sur une structure en exploitation entraineront des fermetures et/ou des conflits d'usage importants qui auront un impact sur la sécurité et la fluidité de la circulation.
Environnement	
Un nouveau pont nécessitera beaucoup moins de nouveaux piliers. Les options actuellement considérées pourraient diminuer ce nombre jusqu'à une quarantaine de piliers.	Le pont actuel comprend 56 piliers. Le concept de M. Therrien suppose la construction d'une centaine de piliers additionnels, ce qui aurait un impact environnemental majeur. Une nouvelle évaluation des effets environnementaux (en vertu l'article 67 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* 2012) serait nécessaire afin d'identifier les mesures d'atténuation adaptées au concept de M. Therrien.
Pérennité	
Le nouveau pont sera conçu pour atteindre une durée de vie utile de 125 ans et selon les normes en vigueur.	Le concept de M. Therrien nécessiterait d'importants travaux d'ici 30 ans sur le tablier de la superstructure au dessus de la voie maritime ce qui occasionnerait d'importants coûts supplémentaires et qui aurait probablement des impacts significatifs sur la circulation. De plus, compte tenu des matériaux des piliers existants (béton, armature) la vie utile résiduelle de ces éléments est incertaine et est évalué à 50 ans.
Sécurité	
Le nouveau pont sera conçu pour atteindre les normes séismiques en vigueur.	Les coûts et la faisabilité technique pour la réhabilitation séismique de ces piles de même que la compatibilité entre les systèmes existants et nouveaux n'ont pas été étudiés.

Renseignements :

Geneviève Sicard
Attachée de presse
Cabinet de l'honorable Denis Lebel
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités, Ottawa
613-991-0700

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

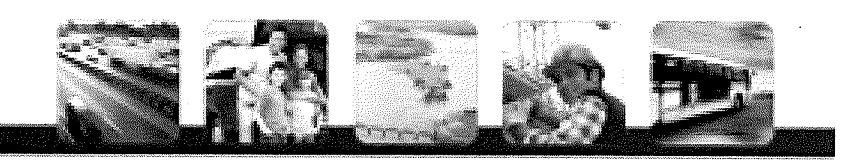
Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook, YouTube et Flickr pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Cette déclaration disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Gouvernement du Canada | Government of Canada

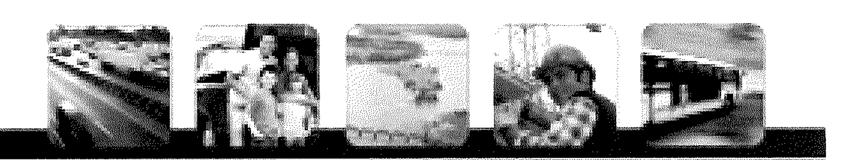
Canada





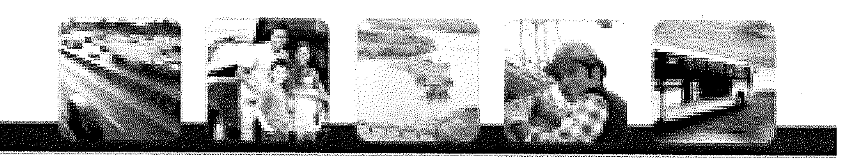
Presentation Outline

- Meeting objective
- Project overview
- Urban integration
- Mitigation measures during the work (traffic, noise, air quality)
- Next steps
- Alignment



Meeting Objective

- **Infrastructure Canada wishes to inform you about the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project, as well as answer any questions you might have and get your feedback on the following aspects:**
  - Urban integration (noise barrier, design, greening, pedestrian walkways and bike paths, etc.)
  - Traffic management
  - Noise and air quality mitigation measures



Project Scope

Longueuil

Jacques-Cartier Bridge

Montréal

Victoria Bridge

Alignment with A-10

New Bridge for the St. Lawrence

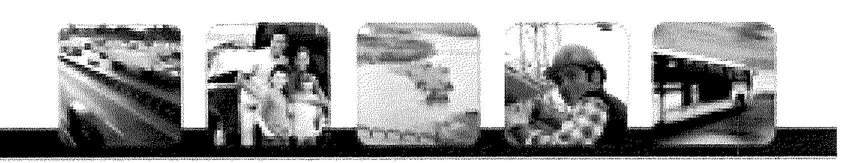
New île des Sœurs Bridge
and work on île des Soeurs

Brossard

Reconstruction and widening
of A-15 (federal portion)

Champlain Bridge

Image © 2013 DigitalGlobe



Project Timeline / Key Milestones

RFP Release to Proponents
July 2014

Present

Announce Preferred Proponent
Late April 2015

Financial Close
June 2015

New bridge for the St. Lawrence in service
2018

Substantial Completion
2020

Request for Proposals
Summer 2014 to Summer 2015

Design-build phase
Summer 2015 to 2020

Operating phase
2020 to 2050



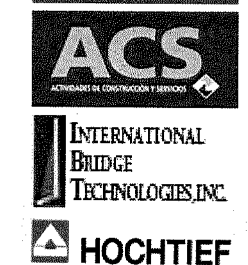
Current Status of the Project

1. **Development of technical criteria to approximately 15%** (completed)
   – Included in the Request for Proposals
2. **Advancing the design to approximately 30%** (underway)
   – By the three qualified consortiums

Signature on the St. Lawrence	*Saint-Laurent Alliance*	*St. Lawrence New Bridge Partnership*



DRAGADOS



MMM GROUP















DIF





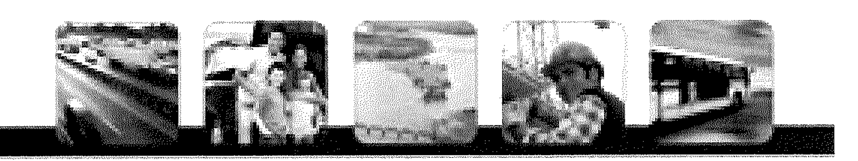






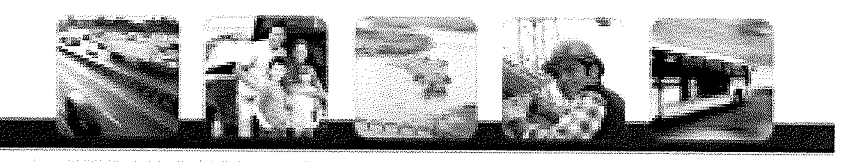


3. **Detailed design, construction and operation** (July 2015 +)
   – By the selected consortium



Collaboration with the City of Montreal

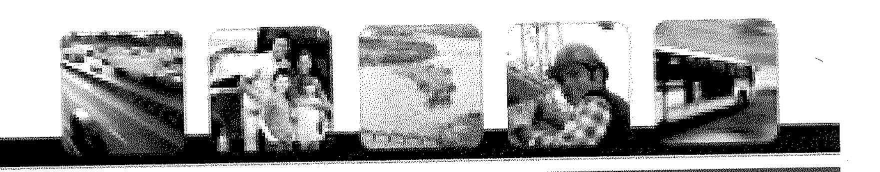
- **The Verdun Borough and the City of Montreal are working on various phases of the project**
  1. Development of technical criteria for the Request for Proposals (completed)
  2. Meetings involving the three qualified consortiums on issues relating to municipal infrastructure as part of advancing the design to approximately 30% (under way)
  3. Participation in the detailed design, construction and operation (July 2015 +)
- **The City of Montreal was involved in the process aimed at ensuring architectural quality of the new bridge**
- **Infrastructure Canada will take part in briefings and information sessions at the invitation of the Verdun Borough and the City of Montreal**



Architecture of the New Bridge

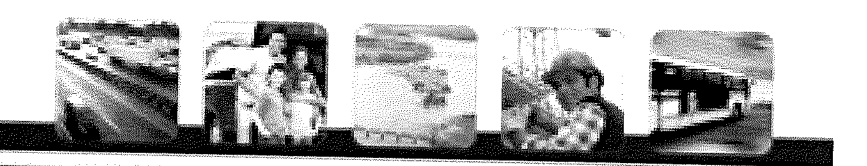
Definition Design Imposed on Bidders

8



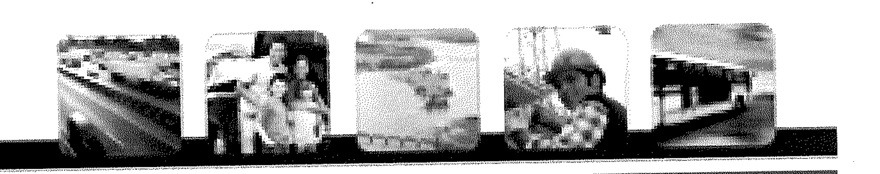
Highway 15: Challenges

- The reconstruction and widening of the federal section of Highway 15 presents a number of challenges



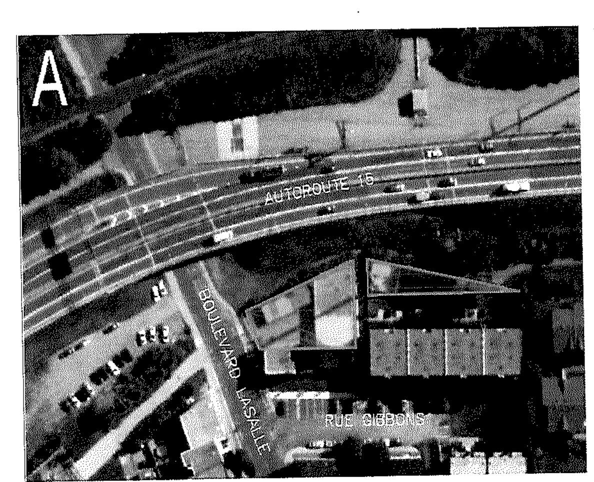
Highway 15

- The federal section of Highway 15 will be widened from four to six lanes, including shoulders, to ensure fluidity and safety

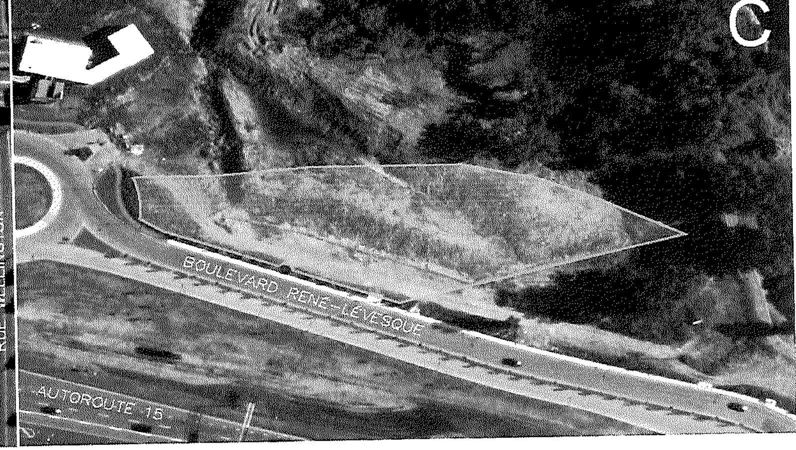


Property Acquisition

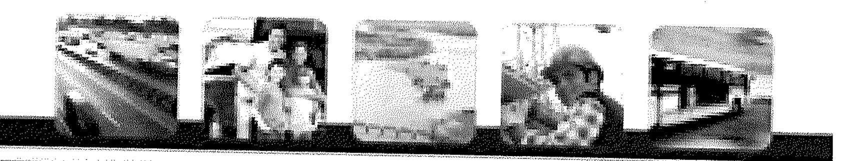
- In order to widen Highway 15 and bring it up to standards, some properties will have to be acquired, 0.3% of which are private properties
- The permanent acquisitions are located on May and Gibbons streets in the Verdun Borough and on Île-des-Sœurs (C)





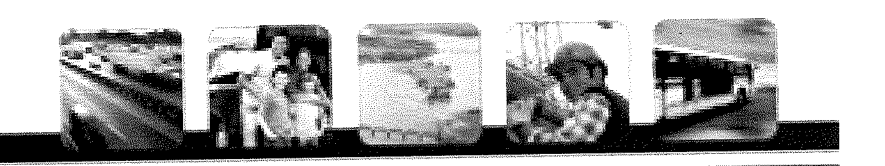


- To ensure that NBSL project timelines are met, the Government must take possession of the properties in question by July 2015



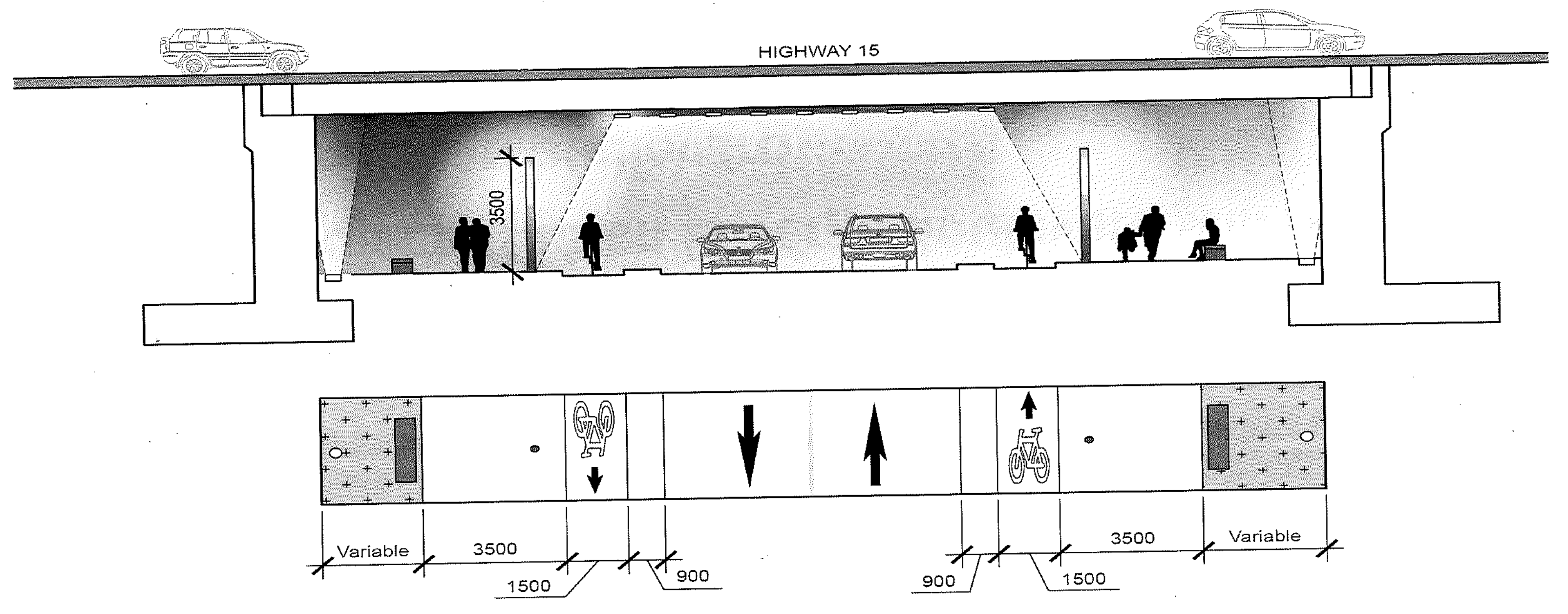
Atwater Interchange – New Geometry

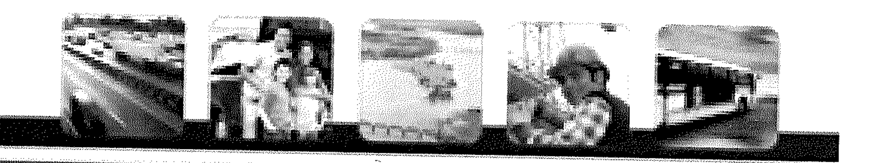
- Full access to the Le Sud-Ouest and Verdun boroughs (at the request of the City of Montreal)
- Improved safety of pedestrians and cyclists travelling between these two boroughs



LaSalle Boulevard – New Configuration

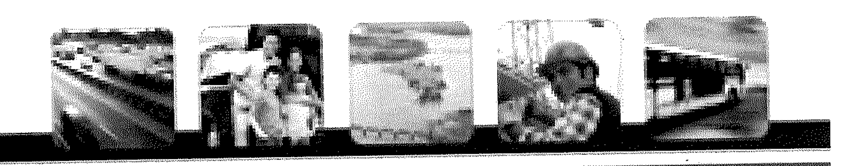
- Two-way bike path and pedestrian walkways on each side of the boulevard
- Link to the active transportation network running under the viaduct
- Improved safety and comfort for pedestrians and cyclists





Gaétan Laberge Boulevard – New Configuration

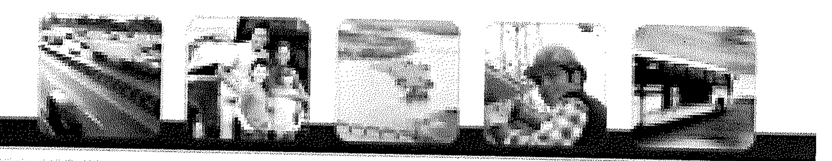
- **As part of the project, Gaétan Laberge Boulevard will be extended northwards as an urban boulevard**



René Lévesque Boulevard, Île-des-Sœurs – New Configuration

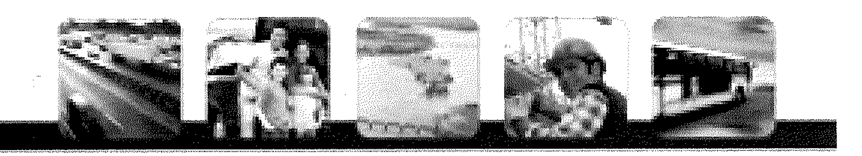
- **René Lévesque Boulevard will be moved**
  - The bridge abutment will be on the bank of the St. Lawrence River, with a viaduct over the boulevard
  - The bike path will be retained and will run along the bank of the River

CHAMPLAIN BRIDGE / A-15
APPROACH SECTION
WEST CHAMPLAIN BRIDGE ABUTMENT WALL
ST-LAWRENCE RIVER
RENÉ-LÉVESQUE BLVD.
SOUTH DIR.
RENÉ-LÉVESQUE BLVD.
NORTH DIR.
Variable
3000
Variable
Variable
2500
Variable
Variable
3000
Variable



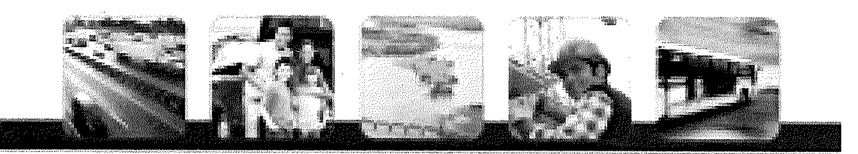
Île-des-Sœurs Tunnel – New Infrastructure

- A pedestrian link passing under the Highway 15 structures is planned (access to an eventual station on Île-des-Sœurs for the LRT project)
- This passageway will link Pointe Nord on Île-des-Sœurs with the rest of the island



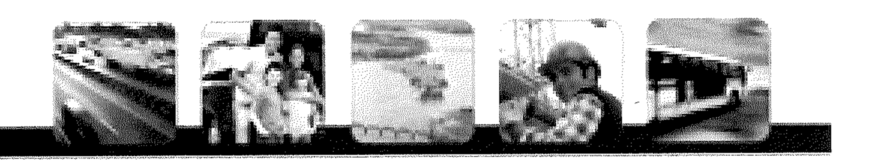
Bike Path Network

- The NBSL and new Île-des-Sœurs Bridge multi-use paths will connect with the City's existing bike path network
- During the work, the private partner will be required to maintain the existing bike path network by means of detours and/or temporary structures
- The NBSL multi-use path will include lookouts



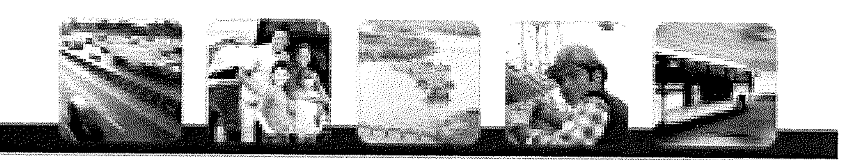
Collaboration with the Selected Consortium

- **The selected consortium will have to demonstrate that the City and its boroughs have been consulted, and must make the necessary effort to take into account their feedback regarding the:**
  - Traffic management and control plan
  - Urban integration plan
  - Landscape plan
  - Environmental management plan
  - Noise management plan
- **The selected consortium will be required to organize and/or participate in public information and discussion sessions**



Traffic Management

- **The mandate of the Turcot–NBSL Mobility Montréal committee, overseen by Mobility Montréal, is to:**
  - Determine and coordinate the schedule of road work along the corridor
  - Facilitate decision making with respect to traffic management along the corridor
    - Determine which roads need to be closed, for how long, and the mitigation measures to be put in place
    - Ensure the dissemination of information during events that affect traffic
- **Committee members:**
  - Infrastructure Canada
  - Quebec Ministry of Transport (MTQ)
  - City of Montreal and its boroughs affected by the project
  - Agence métropolitaine de transport
  - City of Brossard
  - The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
  - Emergency service providers will also be represented on the Committee

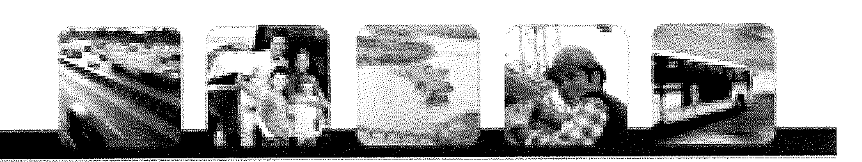


Mitigation Measures – Noise

- **During the construction period, the following performance objectives will apply:**

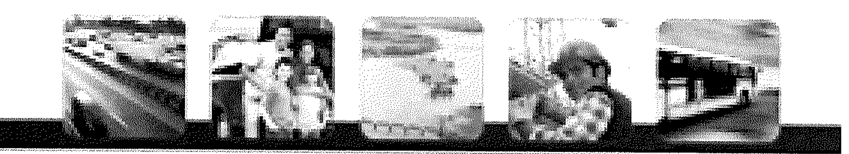
PERIOD	NOISE LEVEL L_{10}* IN DBA
7:00 a.m. to 7:00 p.m. (daytime)	75 dBA or ambient level during non-work** plus 5 dBA, if greater than 75 dBA
7:00 p.m. to 10:00 p.m. (evening)	Ambient level during non-work** plus 5 dBA
10:00 p.m. to 7:00 a.m. (nighttime)	Ambient level during non-work** plus 5 dBA

- **Noise barriers will be installed to protect areas along Highway 15 identified as being sensitive**
  - Vegetative barriers will be used whenever possible
  - When possible, the most bothersome activities (concrete drilling, intense trucking activity, etc.) will not be carried out near areas sensitive to noise



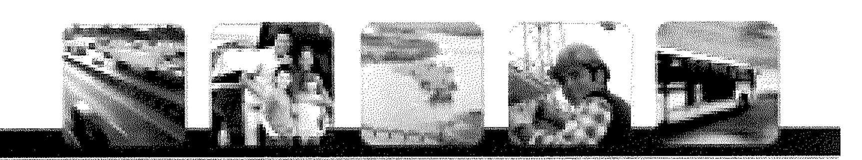
Mitigation Measures – Air Quality

- **The targeted performance objectives are as follows:**
  - Total particulate matter (Ptot) = 120 µg/m3
  - Fine particulate matter (PM2.5) = 30 µg/m3
  - The chosen consortium must comply with the City of Montreal's Bylaw 90 pertaining to air purification
- **Planned mitigation measures:**
  - In urban areas, streets used by vehicles and machinery will be cleaned daily
  - Dust-generating activities will be carried out in locations where the impact on the public is minimized



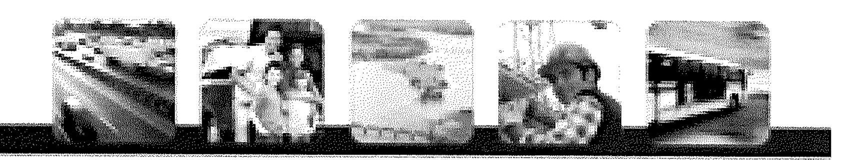
Monitoring

- **Environmental monitoring will be conducted in the sectors located on each side of Highway 15 during the work**
  - Concerning noise and air quality
- **During the operational phase, air contaminants and noise levels will be monitored in populated areas**
  - The permanent air quality station on Île-des-Sœurs will be operational as of February 2015



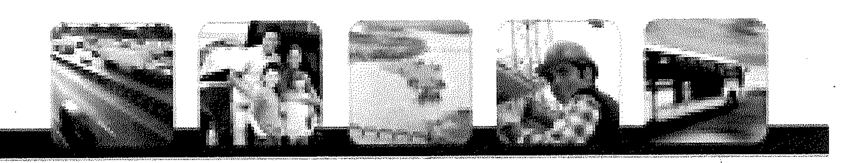
Next Steps

- **Consideration of feedback following the meetings**
- **Ongoing collaboration with the City**
- **Selection of the consortium: April 2015**
  - Deadline – Technical proposal: February 2015
  - Deadline – Financial proposal: April 2015
- **Start of construction work: Summer 2015**



Alignment

- Presentation of the video



For more information on the project, please consult the New Bridge for the St. Lawrence section on Infrastructure Canada's website:

www.infrastructure.gc.ca

NPSL - QUESTIONS ET RÉPONSES
SÉANCE D'INFORMATION AUX CITOYENS (CINPA)
27 NOVEMBRE ET 1ER DÉCEMBRE 2014

1. Séances d'information 1
2. Effets environnementaux et mesures d'atténuation 4
3. Acquisitions et emprise du NPSL 17
4. Échéancier des négociations 25
5. Processus d'approvisionnement (Procurement process - anglais) 25
6. Péage (tolling – anglais) 28
7. Nom du pont (Bridge name – anglais) 28
8. Coût du pont (Bridge cost – anglais) 29
9. Transport public (public transit – anglais) 29
10. Question fédérales-provinciales (fed-prov issues en anglais) 29

1. Séances d'information

Q1 Quel est l'objectif des séances d'informations ? Est-ce qu'il y aura d'autres séances d'informations sur l'avancement du Projet ?

R1 Le Comité de suivi pour l'Intégration du Nouveau Pont sur le Saint-Laurent et de ses Accès (CINPA), qui est une initiative conjointe des maires de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Verdun, a demandé à Infrastructure Canada de présenter aux citoyens l'avancement du Projet de corridor du Nouveau Pont pour le St-Laurent de manière à répondre à certaines de leurs préoccupations, notamment les questions liées à l'intégration urbaine et aux mesures d'atténuation environnementales mises en place dans le cadre du Projet.

Une présentation similaire a été faite au conseil des élus de Verdun le 17 novembre dernier à la demande du maire, M. Jean-François Parenteau et à Brossard en octobre 2014.

Des séances de portes ouvertes ont eu lieu en décembre 2012 et en avril 2013 à Brossard, l'île des Sœurs et aux arrondissements du Sud-ouest et de

Verdun de Montréal, afin de permettre aux représentants de plusieurs ministères fédéraux impliqués dans l'évaluation environnementale du projet de rencontrer et d'échanger avec le public sur différents aspects du projet et de l'environnement.

D'autres séances d'information pourront être organisées au besoin. Comme vous l'avez entendu lors de la présentation, nous sommes actuellement dans la phase de demande de proposition du processus d'approvisionnement et la conception n'est réalisée qu'à 15 %. En avril 2015, celle-ci devrait être complétée à 30 %.

Nous continuerons à collaborer avec nos partenaires et principaux intervenants tout au long du Projet, incluant les municipalités et les arrondissements.

En ce sens, le gouvernement du Canada s'engage à assurer la transparence dans ses actions. Les informations sur l'avancement et les mises à jour du Projet seront rendues publiques au fur et à mesure à l'adresse Internet suivante : www.infc.gc.ca/npsl.

Q2 Pourquoi avez-vous séparé les séances d'informations aux citoyens de Verdun et de l'IDS ?

R2 Les séances d'information été organisées dans le cadre du Comité de suivi pour l'Intégration du Nouveau Pont sur le Saint-Laurent et de ses Accès (CINPA). En plus des raisons géographiques, les enjeux liés au Projet du NPSL sont différents selon les deux groupes concernés. Par exemple, en plus des enjeux communs d'intégration urbaine ou d'impacts du Projet sur le bruit ou la qualité de l'air, les résidents du secteur de l'Île-Des-Sœurs seront particulièrement intéressés, par exemple, par les questions liées aux pistes cyclables ou au site archéologique LeBer.

Q3 Quelle a été l'implication de la Ville de Montréal au Projet du NPSL ?

R3 La Ville de Montréal et ses arrondissements collaborent aux différentes phases du projet. Tout d'abord, la Ville de Montréal a contribué par ses commentaires et la communication de ses orientations techniques par

rapport à ses infrastructures au développement des critères techniques qui ont été intégrés à la demande de propositions.

De plus, la Ville de Montréal a participé à des rencontres bilatérales avec les différents proposants pour les enjeux reliés aux infrastructures municipales.

Une fois le contrat signé avec un consortium, un comité de coordination du projet, coprésidé par le gouvernement du Canada et le consortium, sera mis en place et un ou des sous-comités sera(ont) également établi(s) afin de traiter des enjeux propres aux infrastructures de la Ville qui seront à construire ou à modifier dans le cadre du projet.

La Ville de Montréal aura également à valider des éléments de la conception du consortium liés notamment aux infrastructures municipaux, à l'intégration urbaine, à l'aménagement paysager, à la gestion du bruit et à la gestion de la circulation.

Q4. Comment allez-vous tenir compte des commentaires ou questions que les citoyens vous transmettront ?

R4. Vous pouvez nous soumettre vos questions et commentaires à travers le mécanisme prévu par le CINPA à cet effet.

Nous analyserons et répondrons à toutes les questions et commentaires qui nous seront transmis comme nous l'avons fait, par exemple, dans le cas des séances d'information précédentes portant sur les mesures environnementales. Pour les questions dont la portée est de nature technique, des précisions aux spécifications techniques pourraient être apportées si elles s'avèrent justifiées et valides. Pour les autres questions ou préoccupations, le consortium en sera informé et un suivi adéquat sera fait.

2. Effets environnementaux et mesures d'atténuation

Application des mesures d'atténuation

Q5 Comment allez-vous vous assurer que les mesures d'atténuation élaborées dans l'ÉE soient respectées?

R5 D'abord, les mesures d'atténuation sont intégrées dans les documents d'appels d'offres pour la réalisation du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le respect de ces mesures d'atténuations est donc une obligation contractuelle. Ensuite, lors de la phase de construction, de la surveillance environnementale sera effectuée afin d'assurer le respect des mesures d'atténuation. Advenant que le consortium déroge ou ne respecte pas les normes prescrites, des pénalités sont alors prévues.

Q6 Qui est responsable des routes endommagées lors du Projet ?

R6 Le consortium est responsable des routes qu'il aura endommagées dans le cadre des travaux qu'il effectue.

Q7 Quelles mesures sont prévues concernant le déversement de la neige dans le fleuve? Particulièrement relativement aux zones sensibles (habitat du poisson) ?

R7 Voici des mesures qui sont prévues pour chacun des cas suivants :

- **Neige en mode déblaiement sur les ponts :** La neige doit être enlevée du site et convoyée vers un dépôt à neige à proximité du corridor. Une fois la charge sédimentaire diminuée par un bassin de décantation, l'eau de fonte provenant de ce dépôt se draine dans le fleuve.

- **Eau de fonte et de ruissellement sur les ponts :** Les eaux de fonte ou de ruissellement provenant des ponts pourront être rejetées directement dans le fleuve. Les points des chutes depuis les ponts permettant l'écoulement de l'eau dans le fleuve devront toutefois être localisés de manière à éviter les zones d'habitat du poisson.

- **Eau de fonte sur la portion terrestre :** L'eau de fonte ou de ruissellement provenant de l'infrastructure en portion terrestre et des extrémités des ponts sera dirigée vers des systèmes de traitement visant une réduction d'au moins 60% de la charge sédimentaire avant le rejet dans le fleuve.

Vibrations

Q8 Les fondations des résidences à proximité pourraient-elles être endommagées à la suite de fonçage de pieux ou autres travaux ?

R8 Il est possible que la vibration associée aux travaux de construction comme la compaction des sols et le battage de pieux et de palplanches puisse causer des dommages aux bâtiments et aux infrastructures. Toutefois, une mesure d'atténuation spécifique au projet a été élaboré afin d'assurer un suivi de ce problème :

Là où il y aurait un risque de dommages causés par les travaux, des représentants du projet procéderont à une inspection des structures susceptibles d'être impactés par les travaux, afin d'ajuster la méthode de travail en conséquence si nécessaire. Cette inspection servira de niveaux de référence au cas où des dommages survenaient à cause des travaux.

(Specific mitigation measures are quoted from the Environmental Assessment Reports)

Mesure d'atténuation environnementale P-38 : Procéder à une inspection avant les travaux critiques susceptibles de provoquer des bris et ajuster la méthode de travail en conséquence.

Q9 Quelle sera la limite de vitesse sur l'Autoroute 15 ?

R9 La limite de vitesse de l'autoroute 15 demeurera à 70 km/h, sauf pendant certains travaux où la vitesse pourra être réduite.

Climat sonore (bruit)

Q10 Des limites de bruits générés par la construction ont-elles été établies ?

R10 Lors de l'Évaluation environnementale, une évaluation du bruit ambiant dans le corridor du NPSL a été effectuée afin d'établir un niveau de référence. Des seuils de bruit pour la période de construction et d'exploitation ont ensuite étés élaborés permettant au projet d'être exécuté tout en minimisant les effets sur les résidents.

De plus, le consortium devra élaborer un Plan de gestion de l'environnement sonore qui inclura les activités susceptibles de générer du bruit le soir et les fins-de-semaines ou en général au-dessus de limites identifiées dans l'Évaluation Environnementale. Ce plan sera révisé par le consortium et communiqué aux municipalités au minimum à tous les 6 mois de manière à informer la ville de Montréal et de Brossard, ainsi que les résidents vivant à proximité du projet, des activités et les dates de celles-ci visées par le plan et des mesures d'atténuation qui seront mis en place.

Enfin, des mesures d'atténuations seront mises en place afin de réduire l'impact sonore sur les résidents qui habitent à proximité du projet. Par exemple, tous les équipements lourds seront munis de silencieux et seront maintenus en bon fonctionnement afin de limiter le bruit ; et dans les mesures du possible, les murs anti-bruit seront construit avant le début de la construction ou aussitôt que possible dans le secteur de Verdun.

Seuils à respecter en période de construction:

PÉRIODE	NIVEAU SONORE L_{10}* EN DBA
7 h à 19 h : jour	75 dBA ou le bruit ambiant sans travaux** plus 5 dBA si supérieur à 75 dBA
19 h à 22 h : soir	Bruit ambiant sans travaux** plus 5 dBA
22 h à 7 h : nuit	Bruit ambiant sans travaux** plus 5 dBA

Seuils à respecter en période d'exploitation:

NIVEAU DE BRUIT ACTUEL (LEQ_{24H})	OBJECTIFS DE CONCEPTION POUR L'AMÉNAGEMENT DE MESURES D'ATTÉNUATION SONORES
Inférieur à 55 dBA	Maintien du niveau de bruit actuel, ou seuil de 55 dBA.
Entre 55 dBA et 60 dBA	Augmentation acceptable de 1 dBA.
Supérieur à 60 dBA	Aucune augmentation permise. Les mesures d'atténuation devront ramener le niveau de bruit projeté le plus près de 60 dBA.

Mesure d'atténuation environnementale P-99 : À moins de circonstances particulières, les travaux réalisés du lundi au dimanche entre 7 h et 19 h ne devront pas dépasser 75 dBA ou le bruit ambiant sans travaux plus 5 dBA et ceux réalisés entre 19 h 01 et 6 h 59 ne devront pas dépasser le bruit ambiant sans travaux plus 5 dBA. Aussi, sauf pour des raisons exceptionnelles il sera privilégié que les travaux particulièrement bruyants soient effectués le jour afin d'éviter au maximum le dérangement des résidents voisins du chantier.

Q11 Vous permettez la réalisation de travaux les soirées et fin de semaine. Ne dérogez-vous donc pas aux règlements de la Ville ?

R11 Les seuils du niveau du bruit permis durant les travaux sont basés sur les critères du MTQ et ont été établis lors de la réalisation de l'évaluation environnementale laquelle a été commentée par les municipalités et les arrondissements. On peut s'attendre à ce que les seuils diffèrent des règlements municipaux et des arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest notamment pour la réalisation des travaux durant la nuit. Or, d'une part, des mesures d'atténuation ont été élaborées afin de minimiser l'impact sur les résidents. D'autre part, comme les travaux sont de toute façon inévitables, le fait de pouvoir en réaliser certains à l'extérieur de certaines normes établies, mais restant tout de même encadrés permet au consortium de les finaliser à l'intérieur d'un délai de temps plus court et dans un corridor de transport essentiel à la ville de Montréal.

Q12 Comment allez-vous assurer que les niveaux de bruit près des travaux soient respectés ?

R12 Une surveillance du bruit dans le corridor du NPSL sera effectuée tout au long des travaux afin d'assurer que le Consortium respecte les niveaux de

bruit identifiés dans l'Évaluation Environnementale et son Plan de gestion de l'environnement sonore.

Les résultats des relevés sonores seront disponibles au public durant l'exécution du projet. Enfin, des pénalités sont prévues advenant que le consortium ne respecte pas les niveaux de bruit permis. Un ingénieur indépendant et un ingénieur de la Couronne s'assureront du suivi et du respect de ces normes.

Q13 Les niveaux de bruit chez les résidents vivant à proximité du projet augmenteront-ils durant la phase d'exploitation ?

R13 Lors de l'Évaluation environnementale, une évaluation du bruit ambiant dans le corridor du NPSL a été effectuée afin d'établir un niveau de référence. Des limites ont ensuite étés élaborées pour minimiser le bruit ambiant à proximité du corridor en période d'exploitation. Effectivement, le niveau de bruit en phase d'exploitation sera modélisé afin de construire des murs anti-bruit qui assureront que le bruit soit inférieur au niveau acceptable soit 60dBA ou moins. De façon générale, pour les endroits identifiés comme étant une « zone sensible » (voir définition dans l'encadré), on devrait s'attendre à une amélioration de la situation au niveau du bruit par rapport à la situation actuelle une fois les travaux complétés. En résumé, les « zones sensibles » ont été identifiées basé sur un modèle selon lequel le bruit sera trop élevé à ces endroits nécessitant des écrans anti-bruit (voir carte en annexe).

Définition de « zones sensibles » : La Politique sur le bruit routier du MTQ définit une zone sensible au bruit comme étant une zone comportant des espaces extérieurs où le climat sonore constitue un élément essentiel pour l'accomplissement des activités humaines. La zone sensible est associée aux usages à vocation résidentielle, institutionnelle et récréative. À l'intérieur de cette zone, on peut délimiter les zones sensibles au bruit et susceptibles d'être affectées acoustiquement par le projet. Voir annexe pour la carte des « zones sensibles »

Mesure d'atténuation antibruit là où l'impact est significatif dans les zones sensibles au bruit (voir figure 84). Le niveau d'impact est présenté au tableau 63. La mesure d'atténuation sonore devra permettre de ramener le niveau sonore LAeq24h résiduel le plus près possible du niveau sonore jugé acceptable, soit 60 dBA. Les critères de conception sont présentés à la section 7.3.6.

Q14 Quelle sera la surface de roulement ; béton ou asphalte ? Le béton est plutôt bruyant.

R14 La décision du type de surface de roulement sur le pont et les portions d'autoroutes reconstruites sera prise par le consortium. Peu importe la surface, des mesures d'atténuation du bruit incluant des écrans anti-bruit seront mis en place aux endroits où les seuils acceptables de niveau sonore pourraient être dépassés.

Q15 Est-ce que les écrans anti-bruit seront installés avant le début du chantier ?

R15 Là où ce sera possible, les écrans permanents anti-bruit seront installés avant le début des travaux. Si l'installation de ces structures permanentes n'est pas possible avant le début des travaux, des murs anti-bruit temporaires pourraient être construits aux endroits critiques. L'entrepreneur devra aussi disposer les éléments de son chantier de manière à créer une séparation entre le chantier et les zones habitées. Indépendamment de la mesure choisi, le Consortium devra assurer de rencontrer les seuils de bruits permis lors de l'exécution des travaux de construction.

P-4 Lorsque possibles, les mesures antibruit permanentes seront installées avant même les travaux de construction afin de maintenir un climat sonore adéquat.

Localisation des installations de chantiers de façon à bloquer la dispersion du son (roulotte de chantier entre les zones sensibles et le chantier).

Q16 Est-ce que les écrans anti-bruit seront placés à la limite de l'emprise permanente du gouvernement du Canada ?

R16 Bien que l'emplacement des écrans anti-bruit permanents et temporaires ne puisse être présentement confirmé, ceux-ci pourraient être installés à la limite de la propriété du gouvernement du Canada (emprise du projet) afin de maximiser l'espace de chantier durant la construction. Tous les écrans anti-bruit seront installés à l'intérieur de la limite de l'emprise du gouvernement du Canada.

Q17 De quoi auront l'air les écrans antibruit ?

R17 Le consortium sera responsable de déterminer l'apparence des écrans antibruit. Une mesure d'atténuation encadre toutefois cette composante :

- La conception des écrans antibruit devra s'assurer que ceux-ci s'intègrent au milieu bâti existant et devra voir à limiter les pertes de points de vue des résidents;
- La conception des écrans antibruit devra prendre en compte la problématique des graffitis;
- Des écrans végétaux seront préconisés lors que possible.

Mesure d'atténuation environnementale CC-17 :

- *La conception des écrans antibruit devra s'assurer que ceux-ci s'intègrent au milieu bâti existant et devra voir à limiter les pertes de points de vue des résidents;*
- *La conception des écrans antibruit devra prendre en compte la problématique des graffitis;*
- *Des écrans végétaux seront préconisés lors que possible.*

Le consortium devra considérer l'utilisation d'écrans anti-bruit opaque, semi-opaque et transparent selon les besoins des emplacements spécifiques (niveau de bruit, ensoleillement, expérience visuelle, etc).

De plus, le consortium devra soumettre un Plan de mise en œuvre et d'intégration urbaine et entreprendre des efforts raisonnables pour répondre et tenir compte des commentaires reçus des municipalités et arrondissements concernés par ce plan.

Q18 **Est-ce que les murs seront conçus de manière uniforme partout ou leurs paramètres (tel que la hauteur, la transparence, etc.) varieront selon les diverses contraintes (ensoleillement, niveau de bruit, possibilité de vandalisme, etc.) ?**

R18 Les murs doivent d'abord répondre aux critères établis dans l'évaluation environnementale (ÉE) relativement au niveau du bruit. C'est la priorité. Le Consortium sera responsable de la conception des murs anti-bruit. Il n'est pour le moment pas possible de déterminer quelle sera leur apparence. Le consortium devra considérer l'utilisation d'écrans anti-bruit opaque, semi-transparent et transparent selon les besoins des emplacements spécifiques (niveau de bruit, ensoleillement, expérience visuelle, etc).

Une mesure d'atténuation devra toutefois être prise en compte par le consortium:

Mesure d'atténuation environnementale CC-17 :

- *La conception des écrans antibruit devra s'assurer que ceux-ci s'intègrent au milieu bâti existant et devra voir à limiter les pertes de points de vue des résidents;*

Q19 **Est-ce que les murs vont bloquer le soleil ?**

R19 Le consortium devra considérer l'utilisation d'écrans anti-bruit opaque, semi-opaque et transparent selon les besoins des emplacements spécifiques (niveau de bruit, ensoleillement, expérience visuelle, etc).

Un mur antibruit opaque génèrera de l'ombre. Le consortium devra étudier à quelle distance l'ombre sera projetée en fonction des paramètres des

murs. De manière générale, une propriété située au sud d'un mur recevra moins d'ombre qu'une propriété située au nord.

Q20 Est-ce que les résidents à proximité de l'autoroute seront consultés de façon à trouver un équilibre optimal dans le choix des murs en fonction des différentes contraintes possibles (soleil et lumière; bruit; autre)

R20 Le consortium devra soumettre à la Ville de Montréal un Plan d'intégration urbaine incluant la conception des écrans anti-bruit et devra prendre des efforts raisonnables pour donner suite à ses commentaires. Un processus d'information et d'échange pourra être mis en place par la Ville pour accueillir les commentaires des citoyens.

Pour le moment, aucune consultation publique portant spécifiquement sur cet aspect n'est prévue. Toutefois, tous les commentaires reçus dans le cadre des diverses consultations menées dans le cadre du projet du NPSL sont notés et pris en considération.

Q21 Quelle sera la hauteur maximale des murs permanents ?

R21 La hauteur sera déterminée par la configuration du lieu et le niveau de bruit à respecter. Il n'est pour le moment pas possible de confirmer les paramètres puisque c'est le consortium qui sera en charge de les concevoir. La hauteur sera telle que le bruit sera réduit pour l'ensemble des résidents de la zone concernée et ne devrait pas dépasser le niveau de bruit actuel.

Voici un extrait des spécifications pour les murs anti-bruit concernant les types de barrières qui peuvent être utilisées par le consortium :

- Entièrement transparent
- Partiellement transparent
- Opaque

Les choix prendront compte des exigences spécifiques du site concerné, incluant la proximité aux propriétés adjacentes, les études liées à la lumière

du soleil et l'ombre ainsi que l'expérience visuelle du paysage naturel ou urbain local à l'emplacement de la barrière ou du mur.

Circulation

Q22 Où seront situés les chemins d'accès du chantier ? Risquent-ils de créer des embouteillages sur certaines rues?

R22 Afin d'éviter une telle situation, tel que mentionné dans l'évaluation environnementale, les mesures d'atténuation suivantes ont été élaborées :

> *Mesure d'atténuation environnementale P-101 :* Transport Canada et le consortium travailleront en collaboration afin de développer un plan de gestion des déplacements pour optimiser la fluidité de la circulation sur le réseau routier adjacent au projet.
>
> *Mesure d'atténuation environnementale P-102 :* Transport Canada et le consortium travailleront en collaboration à l'élaboration d'un plan visant la gestion de la circulation, dans les secteurs avoisinants du projet, des camions mobilisés lors de la phase de construction.

INFC et le MTQ mettent sur pied un sous-comité technique sous Mobilité Montréal dont le mandat portera essentiellement sur la coordination des travaux des différents projets dans le corridor du NPSL. La Ville de Montréal, le Ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Brossard et Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée seront membres de ce groupe de travail.

Q23a Certains secteurs, notamment l'Île-des-sœurs, sont sensibles à la circulation. Avez-vous prévu des mécanismes pour informer les citoyens avant le temps des entraves à venir ? Aussi, avez-vous un plan d'action pour intervenir au niveau des urgences pendant lorsque l'accès est limité ?

R23a Le consortium doit coordonner et mettre en place un plan de gestion de la circulation en consultation avec les municipalités et les arrondissements. Ce plan sera communiqué aux citoyens. Il existe aussi des comités de sûreté et de sécurité qui doivent être coordonnés par le consortium pour s'assurer que les questions de sûreté et de sécurité sont prises en compte lors du

Projet. Par exemple, nous savons que l'impact sur la circulation est surtout notable lors des journées de raccordement et que les accès sont limités. On pourrait prévoir alors que des pompiers soient déjà sur place en cas d'incendie. Enfin, le consortium doit développer un site Internet permettant des mises à jour concernant les entraves de circulation, les fermetures de bretelles ou de route à venir, les détours proposés, etc.

De plus, un sous-comité de coordination sera mis en place sous Mobilité internationale qui fera en sorte que ces risques soient minimisés. La Ville de Montréal, le Ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Brossard et Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée seront membres de ce groupe de travail.

Q23b Quand aurons-nous ces informations, incluant l'horaire des travaux ?

R23b Nous ne sommes pas en mesure de vous fournir ces informations détaillées à ce stade du projet. Avant le début des travaux, le consortium va devoir nous soumettre un plan de gestion de la circulation qui sera soumis à nos partenaires (tels que la Ville de Montréal et ses arrondissements concernés) de façon à s'assurer que ce plan répond à leurs besoins. Les irritants potentiels au niveau du bruit, de la qualité de l'air, de la circulation, etc. seront encadrés et gérés.

Transport actif

Q24 Un lien cyclable sera-t-il ajouté entre Brossard et l'île de Montréal ?

R24 Effectivement, le plan du NPSL inclut une piste multifonctionnelle qui reliera le réseau cyclable de Brossard, à celui de Montréal, incluant l'ile des sœurs. Ce lien cyclable sera opérationnel dès l'ouverture du NPSL en 2019.

Q25 Est-ce que la piste multifonctionnelle sur le pont sera munie de mesures dissuasives ?

R25 Oui

Environnement biophysique

Q26 Est-ce que des travaux sont planifiés sur les îles de la couvée ?

R26 Aucun ouvrage permanent n'est permis sur les îles de la couvée. Seulement des pylônes de lignes électriques déjà présents sur l'une des îles seront démantelés et remplacés par d'autres.

Des travaux temporaires pourraient être effectués sur l'île directement sous le nouveau pont, tel que l'entreposage d'équipement ou de matériaux. Si cette île est utilisée pour des fins temporaires, elle sera remise en état à la suite des travaux afin de rétablir l'habitat d'oiseaux migrateurs affectés par les travaux.

De plus, un projet de compensation pour la perte et la perturbation du refuge d'oiseaux migrateurs encouru à cet endroit sera réalisé. Le choix du projet de compensation sera effectué d'ici 2016.

Q27 Est-ce que les berges impactées de l'île de la couvée et celles du Fleuve Saint-Laurent seront remises en état après les travaux ?

R27 Oui.

Mesure d'atténuation environnementale MPO-10 : Restaurer à l'état d'origine les rives et le lit des cours d'eau touchés par les travaux (granulométrie, profil du lit, etc.) suite au démantèlement des ouvrages temporaires sur l'ensemble des superficies perturbées.

Q28 Des milieux humides sont présents à proximité du corridor du projet. Seront-ils affectés par le projet ?

R28 Le nouveau pont sera construit au Nord du pont actuel et donc les premiers piliers seront construits à l'endroit même du milieu humide en bordure du fleuve.

De plus, le tracé de la bretelle du pont direction Est, vers l'autoroute 132 à Brossard au sud du pont sera décalé afin d'augmenter la sécurité pour les

automobilistes. Ceci aura un impact sur le milieu humide se trouvant actuellement à cet endroit.

INFC entreprendra des projets de compensation afin de minimiser les pertes de milieu humides dans la région. La compensation sera faite dans un ratio 3 : 1.

Qualité de l'air

Q29 La qualité de l'air à proximité du Corridor du NPSL sera-t-elle affectée durant les travaux de construction ?

R29 Des seuils ont été établis pour les particules en suspension dans l'air durant la construction qui devront être respectés par le Consortium. Des mesures d'atténuation seront mises en place afin de minimiser les impacts sur la qualité de l'air aux environs du projet ; par exemple, des limites de vitesses sur le chantier seront établies dans les endroits non-asphaltés, les matériaux seront humectés au besoin pour limiter la suspension de poussières et le bon fonctionnement des camions sera maintenu afin de limiter les émissions. La qualité de l'air fera l'objet d'un suivi tout au long de la construction.

> **Exemple :**
> ***Mesure d'atténuation environnementale P-104 :* S'assurer que les systèmes antipollution des véhicules et équipements soient opérationnels et qu'ils répondent aux normes des règlements relatifs à la qualité de l'air.**

Q30 Comment allez-vous assurer que les seuils établis pour la qualité de l'air ne seront pas dépassés ?

R30 Consortium et INFC vont effectuer de la surveillance environnementale tout au long des travaux afin d'assurer que les seuils identifiés dans l'évaluation environnementale soient respectés.

Les résultats d'échantillonnage de la qualité de l'air seront disponibles au public durant l'exécution du projet.

Mesure d'atténuation environnementale CP-2 : Respecter un seuil de 30 µg/m3 pour les particules fines en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns sur une moyenne de 24 h (P2.5 moyenne 24h) et une concentration moyenne de particules totales sur 24 heures de 120 µg/m3 à 50 m de l'emprise.

Archéologie

Q31 Pourquoi avez-vous réalisé des fouilles archéologiques dans sur l'ile des sœurs?

R31 Une composante du projet du NPSL va passer à cet endroit (le site LeBer). Or, nous savons que des vestiges archéologiques s'y trouvent. Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet du NPSL, des mesures d'atténuation avaient été élaborées visant la réalisation de fouilles archéologiques avant le début des travaux. L'objectif des fouilles est de documenter les vestiges connus et élargir les recherches à un secteur encore non fouillé pour bien documenter l'ensemble du site qui sera affecté par les travaux.

Q32 Quand ont été faites les fouilles ayant déjà eu lieu et en quoi consistent exactement les vestiges qui avaient alors été trouvés?

R32 Plusieurs campagnes de fouilles archéologiques ont eu lieu dans ce secteur depuis la fin des années soixante. Suite à ces fouilles, deux sites archéologiques ont été officiellement désignés, ces sites sont contigus. Un premier site nommé « site LeBer », consiste en des vestiges (fondations) d'un ancien domaine (domaine LeBer) construit dans les années 1670. Le second site nommé « site préhistorique » a fait l'objet de la découverte d'une portion d'un squelette humain daté à 1300 AD. À noter que le projet du NPSL n'interfèrera pas avec ce second site, tel que prescrit par l'évaluation environnementale.

Q33 Qu'adviendra-t-il des vestiges encore présents sur le site?

R33 Une fois les fouilles effectuées et le site documenté, une portion des vestiges, ou fondations du domaine LeBer, seront retirés du site. Des

pierres constituant les fondations seront remises à la ville de Montréal. Les vestiges qui resteront en place seront recouvert et protégés, et la construction aura lieux au-dessus des ceux-ci. Quant aux restes humains, ils avaient déjà été retirés du site lors de leurs découvertes en 1995.

Q34 Devez-vous absolument utiliser ce secteur pour le projet du NPSL?

R34 Oui. Nos ingénieurs se sont penchés sur d'autres avenues afin d'éviter ce secteur mais compte tenu du manque d'espace dans cette portion de l'île des Sœurs, les options étaient limitées et non viables. En concertation avec des représentants de la ville de Montréal, nous avons donc déterminé que la meilleure option consistait au secteur du site LeBer.

Q35 À qui appartient le terrain où ont été effectuées les fouilles?

R35 Le site LeBer se trouve entièrement sur les terrains de la ville de Montréal. Toutefois, les fouilles ont été effectuées non seulement sur le site LeBer pour mieux le documenter mais aussi en périphérie, où sera aussi réalisé le projet, afin de s'assurer qu'il n'y ait pas d'autres vestiges dans l'emprise du projet. Ainsi, une portion des fouilles a été réalisée sur un terrain privé, adjacent à celui de la ville de Montréal.

Q36 Est-ce que les propriétaires des terrains sont au courant des fouilles archéologiques ?

R36 Certainement, plusieurs discussions avec les propriétaires ont eu lieu et nous travaillons de concert avec eux. Nous les remercions d'ailleurs pour leur grande collaboration dans ce dossier. En plus de la ville de Montréal et du propriétaire privé, nous collaborons aussi avec Parcs Canada, Travaux publics et services gouvernementaux Canada et le Ministère de la culture et des communications du Québec.

Q37 C'est décevant d'apprendre que les vestiges seront retirés du site. Ne perdons nous pas un morceau de notre patrimoine?

R37 Une portion des vestiges resteront sur place ; ceux-ci seront recouvert d'un matériel de protection, et seront enterrés. La construction du projet se

fera au-dessus de ce dernier. Les vestiges qui auront été sélectionnés pour être retirés du site seront remis à la ville de Montréal qui décidera ensuite de leur utilisation. Le mandat d'archéologie qui est présentement en cours vise à formuler des recommandations de projets de mise en valeur. Ces recommandations seront communiquées à la ville de Montréal.

La collection d'artéfacts trouvée lors des fouilles sera retournée à la Ville et pourra faire l'objet d'expositions qui permettront aux citoyens d'en apprendre d'avantage sur le site LeBer et sur l'histoire de Montréal lors du régime français. Aussi dans le cadre du présent mandat, un relevé 3D du site a été réalisé et pourrait être utilisé pour effectuer une reconstitution (ou interprétation) de la ferme LeBer. Ceci est possible par le fait que le site Leber ait été mis complètement au jour par les présentes fouilles.

Q38 Est-ce que des restes humains ont été trouvés lors des fouilles?

R38 Non

Q39 Quelle a été la durée des fouilles?

R39 Les fouilles auront duré 3 mois.

Q40 Combien ont coutées ces fouilles ? Qui a payé la facture de ces fouilles?

R40 Les fouilles ont coûté environ 675 K$, incluant des activités périphériques mais obligatoires au mandat de base tel l'excavation d'importantes quantités de terre, le déplacement temporaire d'une piste cyclable, le déplacement de fils électriques et la coupe d'arbres. Les fonds nécessaires à la réalisation de ces fouilles proviennent du budget du projet du NPSL.

Q41 Avez-vous effectué d'autres fouilles dans le cadre du projet du NPSL?

R41 Oui, des fouilles ont déjà eu lieu du côté de Brossard, près du Fleuve, au mois de mai. L'évaluation environnementale avait recommandé des fouilles à cet endroit puisqu'il y avait un certain potentiel archéologique. Quelques petits artéfacts (e.g. morceaux de céramique) ont été trouvés de moindre

valeur. Les archéologues n'ont pas recommandé des mesures additionnelles avant ou durant la construction dans ce secteur.

3. Acquisitions et emprise du Projet

Q42 Pourquoi le gouvernement fédéral doit-il acquérir des propriétés dans le cadre du projet de construction du nouveau pont?

R42 Le consortium investira des sommes importantes de fonds privés dans le projet. Afin de le rassurer, le gouvernement du Canada (GC) doit pouvoir démontrer qu'il détient les droits sur les terrains nécessaires à la construction, l'opération et l'entretien du nouveau pont, en fonction de l'échéancier des travaux.

Q43 Quel ministère sera responsable d'acquérir les propriétés situées sur le tracé?

R43 Infrastructure Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada sont responsables de réaliser l'acquisition des propriétés. De plus, Infrastructure Canada, en tant que ministère responsable du projet du NPSL, sera le gardien des biens immobiliers de la Couronne une fois qu'ils seront acquis.

Q44 Comment avez-vous déterminé les propriétés à acquérir ainsi que les limites?

R44 ARUP, la firme d'experts-conseil en ingénierie embauchée afin de réaliser les documents d'appels d'offre du contrat en P3, a déterminé le tracé de l'emprise en fonction des besoins en ingénierie pour le corridor du projet. Arup a déterminé les limites d'emprise sur des besoins fondés, de manière à donner la flexibilité dont a besoin consortium pour effectuer ses travaux qui sont requis dans le cadre du Projet NPSL.

Infrastructure Canada, TPSGC et ARUP travaillent de concert à minimiser le plus possible les acquisitions de propriétés, particulièrement les propriétés privées.

Q45 Quelle est l'emprise routière du nouveau pont pour le Saint-Laurent ?

R45 Le Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent comprend, entre autres, un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un nouveau pont de l'île des Sœurs, la reconstruction de l'autoroute 15 sur l'île des Sœurs, et la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent enjambera le fleuve Saint Laurent de l'île des Sœurs à Brossard, immédiatement en aval du pont Champlain actuel. Il est prévu que le nouveau pont de l'île des Sœurs sera construit dans l'alignement du pont actuel.

Q46 Quel est le tracé de l'autoroute 15 ?

R46 La reconstruction de l'autoroute 15 sur l'île des Sœurs comprend une autoroute d'une longueur approximative de 1 kilomètre reliant le nouveau pont pour le Saint Laurent au pont de l'île des Sœurs, des bretelles à l'IDS, le couloir pour le transport collectif ainsi que la connexion pour le transport collectif au pont de contournement. La reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal comprend une autoroute d'une longueur approximative de 3 kilomètres reliant le pont de l'île des Sœurs au tronçon de l'autoroute 15 appartenant au gouvernement du Québec. Cette composante englobera la reconstruction de l'autoroute 15 actuelle et son élargissement de deux à trois voies. Elle comprendra la reconstruction de sept passages supérieurs actuels sur l'île de Montréal.

Q47 Qu'est-ce qui explique la nouvelle configuration de l'A15 visant un élargissement du côté Sud ?

R47 La nouvelle configuration de l'autoroute 15 a été conçue en optimisant l'espace actuel et en accommodant au mieux l'ensemble des contraintes suivantes, notamment la présence de la voie ferrée du CN, de la ligne haute tension d'Hydro-Québec, le mur de soutènement surmonté d'un mur anti-bruit, le collecteur St-Pierre et l'accès aux chutes à neige.

Q48 Est-ce que le tracé pour le pont et les routes pourrait changer? Pourrait-il s'ajouter de nouvelles propriétés au cours des prochaines années?

R48 Des exigences de conception technique ont été comprises dans la demande de propositions pour le projet, telles que le nombre et la configuration de voies, les exigences découlant de l'évaluation environnementale, la qualité architecturale, ainsi que les exigences en matière d'entretien et d'exploitation. Les propositions des consortiums devront spécifiquement se conformer aux exigences techniques afin d'être considérées comme conformes sur le plan technique.

Un projet de cette ampleur peut parfois nécessiter une révision de l'emprise originalement identifiée en fonction d'un évènement qui pourrait survenir au cours des travaux de construction. Nous croyons qu'il est peu probable que de nouvelles propriétés doivent être ajoutées à celles déjà identifiées, et si c'est le cas, les superficies devraient être minimes.

Q49 Quelle sera la hauteur projetée de l'A15 ?

R49 Il est difficile de se prononcer sur la hauteur projetée de l'A15 à ce stade-ci du processus. De plus, la hauteur sera variable et dépendra en partie des choix du consortium.

Q50 Est-ce que d'autres résidences près de l'autoroute 15 seront acquises ? Aussi, est-ce qu'on peut demander au gouvernement du Canada d'acheter ou d'exproprier notre propriété qui se trouve à proximité du Projet et qui peut être affectée par celui-ci ?

R50 Les propriétaires dont on doit acquérir la résidence ou une partie de leur propriété ont déjà été avisés par lettre et ont tous été rencontrés par des représentants du gouvernement. Le gouvernement du Canada ne va pas acquérir d'autres propriétés. Les citoyens ayant des questions peuvent communiquer avec un représentant de l'équipe du projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent par courriel à l'adresse électronique NPSL-NBSL@infc.gc.ca.

De plus, le gouvernement du Canada ne peut pas exproprier ni acheter d'autres propriétés.

Q51 Est-ce que d'autres travaux sont prévus dans la cour arrière des copropriétaires de la rue Gibbons ou à proximité ?

R51 Selon les analyses techniques, les ingénieurs mandatés dans le cadre du Projet NPSL (firme Arup), ont déterminé l'emprise requise qui est fondée sur des besoins réels du Projet de manière à donner le plus de flexibilité au consortium afin qu'il effectue ses travaux (dont la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15). D'autres activités pourraient être envisagées par le consortium à l'intérieur des limites permanentes du Projet. Toutefois, il n'est pas possible d'en connaître nécessairement tous les détails techniques puisque c'est le consortium, qui une fois choisi, pourra les déterminer.

Q52 Est-ce que la Tour de télécommunication de Rogers sera démantelée ?

R52 Des négociations sont présentement en cours par TPSGC pour l'acquisition du terrain et il est possible que la tour en question soit démantelée.

Q53 Quand est ce que les travaux de l'A15 commenceront dans le secteur ?

R53 C'est le consortium qui déterminera l'échéancier des travaux. Les trois proposants sélectionnés à l'étape de la demande de qualification travaillent actuellement à finaliser leur demande de proposition technique et financière. Le consortium ne sera pas connu avant avril 2015. Toutefois, l'objectif est que le Pont soit mis en service en 2018. Les travaux visant l'A15 devraient être terminés en 2020.

Même si les travaux ne commenceront qu'après que le consortium soit sélectionné, il est nécessaire que tous les terrains et droits nécessaires pour la réalisation du Projet NPSL soient obtenus par le gouvernement du Canada avant cette date afin de rassurer consortium et minimiser le facteur de risque.

Q54 Est-ce que le mur anti-bruit sera construit avant ou après le début des travaux ?

R54 C'est le consortium qui déterminera si des mesures antibruit permanentes seront installées avant les travaux de construction. Toutefois, des mesures temporaires sont prévues pendant la période de construction de manière à respecter les normes de bruits. Un suivi de la qualité sonore durant les travaux et des rapports réguliers seront également produits.

Parmi les mesures prévues durant les travaux, on retrouve :

- Mise en place d'écrans antibruit temporaires lorsque la machinerie dépasse les normes en vigueur;
- Les travaux devront respecter des seuils précis;
- Localisation des installations de chantiers de façon à bloquer la dispersion du son (roulotte de chantier entre les zones sensibles et le chantier);
- Installation de silencieux sur les équipements bruyants;
- Lorsque possible, les mesures antibruit permanentes seront installées avant même les travaux de construction afin de maintenir un climat sonore adéquat.
- Si possible, les activités les plus nuisibles (concassage de béton, zones de camionnage intensives, etc.) ne seront pas localisées à proximité des zones sensibles au bruit
- Les travaux particulièrement bruyants seront effectués le jour afin d'éviter de déranger des résidents voisins du chantier.

Q55 Est-ce qu'il restera de la verdure ou un aménagement paysager quelconque est-il prévu entre la limite du mur longeant l'A15 et les propriétés à proximité (ex. à Verdun, aux abords de l'A15 au boulevard Lasalle; cour arrière des résidents affectés sur la rue Gibbons; etc.)?

R55 Encore une fois, il est difficile à ce stade-ci du processus de se prononcer sur les choix finaux. Toutefois, un plan d'aménagement paysager et un plan

d'intégration urbaine seront déposés à la Ville de Montréal et à ses arrondissements. La Ville pourra mettre en place un processus d'information afin de prendre en compte les préoccupations du citoyen. Le consortium aura à démontrer que la Ville et ses arrondissements ont été consultés sur les composantes de son plan d'intégration urbaine et sur le plan d'aménagement paysager et devra fournir les efforts nécessaires pour prendre en compte leurs commentaires.

Exemple pour Verdun

Voici, à titre d'exemple, ce qui est prévu comme spécifications techniques au niveau de l'aménagement paysager entre le boulevard Lasalle et la rue Wellington :

La zone qui se trouve immédiatement au sud de l'autoroute 15, entre le boulevard LaSalle et la rue Wellington, doit être paysagée en tenant dûment compte de la qualité visuelle et des commodités des résidences situées à proximité en rapport avec l'infrastructure du projet. Les exigences particulières en ce qui concerne l'aménagement paysager de cette partie du site comprennent :

A. Entre le boulevard LaSalle et la rue Jacques-Lauzon : le Consortium doit prévoir une plantation de retour à l'état naturel accompagnée d'une couverture végétale, ainsi que des plantes grimpantes au niveau de toutes les structures murales qui font partie des infrastructures pour exploitation, entretien et réfection;

B. Entre la rue Jacques-Lauzon et la rue Rushbrooke : le Consortium doit prévoir de gros arbres le long de la rue May (diamètre d'au moins 8 po) et des arbustes peu denses, le tout accompagné d'une couverture végétale et de plantes grimpantes au niveau de toutes les structures murales qui font partie des infrastructures pour exploitation, entretien et réfection;

C. Entre la rue Rushbrooke et la rue Wellington : Le Consortium doit prévoir un parc urbain et un sentier piétonnier (d'une largeur d'au moins 1,5 m) dont le pavage est adapté aux sentiers piétonniers actuels qu'on retrouve au niveau de la rue Wellington et de la rue Rushbrooke. Le Consortium doit également prévoir de gros arbres (diamètre d'au moins 10

po) et des arbustes peu denses entourant la couverture végétale ainsi que des plantes grimpantes au niveau de toutes les structures murales qui font partie des infrastructures pour exploitation, entretien et réfection. L'objectif devra être de créer un environnement vert agréable dans un milieu urbain.

Aucune couverture végétale de catégorie 3 ne doit être utilisée dans cette zone.

De plus, dans cette partie du site, le consortium devra viser à réduire l'impact visuel de l'autoroute en rehaussant les opportunités de la plantation lorsque c'est pratique.

Exemple pour l'IDS

Aussi, voici des exigences particulières en matière d'aménagement paysager sur l'Île-des-Sœurs à titre d'exemple :

A. Le boulevard René-Lévesque doit présenter une plantation de boulevard;

B. Une plantation de retour à l'état naturel doit être utilisée entre le boulevard de l'Île-des-Sœurs et le fleuve Saint-Laurent;

C. Le Consortium doit, dans les autres endroits, prévoir à tout le moins des alignements de gros arbres (en respectant les exigences en matière de visibilité) accompagnés d'une couverture végétale;

D. Les exigences générales ayant trait aux zones riveraines s'appliquent

L'intention du consortium dans cette partie du site devra être de retenir l'identité actuelle de l'IDS et le caractère des boulevards sur l'IDS et d'étendre ce caractère aux rampes d'accès de chaque côté de l'autoroute.

Q56 Est-ce que les propriétaires de terrains à proximité du tracé seront compensés pour une baisse potentielle de la valeur de leur terrain?

R56 Puisque les plans définitifs des infrastructures ne sont pas encore connus, il est encore trop tôt pour mesurer l'impact que le Projet aura sur la valeur

des propriétés. Il se pourrait même que certains travaux qui seront effectués dans le cadre du Projet aient une influence positive sur la valeur des immeubles situés à proximité.

Q57 Est-ce que le parc urbain de Verdun, en bordure de l'autoroute 15, sera touché? Si oui, qu'est-ce que vous comptez faire avec la piste cyclable? Est-ce que les citoyens seront consultés?

R57 Oui, le parc urbain et la portion de la piste cyclable qui s'y trouve seront acquis pour réaliser le projet. Les ingénieurs du projet travaillent de concert avec la Ville de Montréal pour trouver la meilleure solution quant au réaménagement de ces terrains.

Afin de répondre aux préoccupations soulevées par le public à l'égard des pistes cyclables, les mesures d'atténuation suivantes ont été élaborées pour l'évaluation environnementale :

- À moins de circonstances exceptionnelles, maintenir, durant la période officielle d'ouverture, un lien cyclable entre la Rive-Sud et Montréal, incluant l'île des Sœurs.

- Aviser les utilisateurs des liens cyclables des détours sécuritaires à prendre et des périodes de fermeture lorsque possible.

- Pour la navigation de plaisance, prévoir un ou des chenaux balisés permettant le passage sécuritaire des embarcations et faire émettre les avis à la navigation nécessaire via les Services de communications et de trafic maritime de la GCC.

- Mettre en place le matériel requis pour baliser les voies de navigation et indiquer les détours des pistes cyclables, afin d'assurer la circulation sécuritaire des cyclistes et des navigateurs de plaisance.

- Le projet devra valoriser et consolider le réseau cyclable existant de même que les vues qu'il offre sur le paysage.

- Finalement, notons aussi que le Projet de corridor du NPSL offrira aux citoyens de Montréal et de la Rive-Sud non seulement une piste multifonctionnelle sécuritaire sur le NPSL et le pont de l'île des Sœurs mais aussi un lien direct entre les deux rives, ce qui n'est pas le cas présentement.

Q58 **Est-ce qu'une compensation patrimoniale ou une commémoration quelconque (ex. une plaque) est prévue pour la rue May qui est affectée par les acquisitions du Projet ?**

R58 Une vérification auprès du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine a été faite en juin dernier pour confirmer la pertinence d'effectuer les évaluations patrimoniales des maisons qui seront acquises pour les besoins du NPSL et Parcs Canada nous a confirmé qu'aucune évaluation n'étaient nécessaire.

Concernant les façons de commémorer la rue May, si vous avez des propositions ou des suggestions concernant une façon de commémorer la rue May (exemple une plaque), vous pouvez les communiquer le plus rapidement possible à travers le CINPA afin que nous en soyons informés.

Veuillez noter qu'un plan d'aménagement paysager et d'intégration urbaine doivent être développé par le consortium qui les présentera à la Ville de Montréal et à l'arrondissement de Verdun. Lors de ce processus de revue, le consortium pourrait prendre note des préoccupations quant à des façons de commémorer la rue et tentera d'en tenir compte.

Échéancier des négociations

Q59. What is the status of the government's negotiations with property owners?

R59. All of the property owners that will be affected by works related to the new bridge for the St. Lawrence corridor project have been informed of the

government's intentions. The reasoning for the government's wishes to acquire their respective properties has been made clear and discussions are underway. As the negotiation process is currently in progress, we cannot comment on specific details but we do expect the process to be completed by the end of December 2015, as per our schedule. Le consortium doit avoir l'assurance qu'il pourra accéder aux terrains requis pour la réalisation des travaux du Projet NPSL dès le 1er avril.

Procurement Process

Q60 What are the timelines of the procurement process?

The Request for Proposals was released to proponents in July and the submission deadline for technical proposals is February 2015, while the deadline for the financial proposals is early April 2015. The preferred proponent will be announced in late April 2015 and the final Project Agreement should be signed a few months later (June 2015).

The new bridge for the St. Lawrence will be in service in December 2018. The other components of the project such as Autoroute 15 and the Île des Sœurs Bridge will be completed by 2020.

Q61. Are you still on track for the 2018 timeline for the new bridge?

R61 **Yes.** The private partner will be responsible for delivering the project before a fixed date and at a fixed cost.

Q62 Will acceleration compromise the safety of the new bridge?

The safety and security of Canadians are a top priority for the Government of Canada. No corners can be cut when it comes to such an important infrastructure for the country's economy, but the process can be accelerated without any compromise to safety and quality. Close attention will be paid to maintaining the highest technical standards throughout the course of the project.

Q63 Will the RFP be publicly released?

Once the contract is signed with the private partner, the RFP can then be made available to the public

Q62 Who are the three short-listed respondents?

The three consortiums are:

- *Signature on the St. Lawrence Group*
- *Saint-Laurent Alliance (SLA)*
- *St. Lawrence New Bridge Partnership*

Q63 How will the private partner be chosen during the RFP?

The lowest price, technically compliant proposal will be chosen.

Q64 Advenant qu'au cours du processus, on réalise qu'un des membres des consortiums choisis ne se conforme pas au cadre d'intégrité, quelles sont les mesures ou mécanismes prévus à cet effet ?

R64 Le consortium qui a un membre qui ne rencontre pas les conditions du cadre d'intégrité devra faire une demande de « changement à l'équipe de promoteur » (changes to proponent team) selon le cadre d'intégrité de TPSGC et proposer un nouveau membre ayant des qualifications de niveau égal ou supérieur.

Si cette situation est rencontrée pendant la réalisation du Projet, on peut soit résilier le contrat, négocier des changements ou garder le statu quo.

Q65 Why is the government going to accept the lowest cost proposal? Haven't we learned our lesson with the Champlain Bridge?

It is important to emphasize that the private partner's proposal will have to be deemed <u>technically compliant</u>. That is, proposals will be evaluated based on rigorously defined technical requirements that will ensure a minimum design life of 125 years.

Q66 Lorsque le Pont Champlain a été mis en service en 1962, sa durée de vie prévue était de 75 ans. Qu'est-ce qui garantit que la durée de vie du nouveau Pont sera effectivement de 125 ans ? (En attente d'une réponse)

R66 Des facteurs tels que la corrosion découlant du sel de déglaçage ont affecté le pont Champlain au cours des dernières décennies. Par exemple, lors de la conception du pont à l'époque, le sel ne devait pas être utilisé sur le pont comme méthode de déglaçage et aurait attaqué les poutres du pont.

Q67 Qu'arrivera-t-il si le consortium cause des dommages découlant du non-respect des exigences qui ont été établies dans la convention de projet? Est-ce qu'il y a des pénalités ?

R67 L'Entente de partenariat prévoit deux conséquences importantes du non-respect par le consortium de ses obligations.

Premièrement, dans certaines situations de non-respect, le consortium pourrait subir des déductions importantes de ses paiements. En effet, le mécanisme de paiement prévu par l'entente de partenariat a été structuré afin d'inciter le consortium à respecter ses obligations.

Deuxièmement, dans le cas d'un non-respect majeur ou répété, le consortium peut être mis en défaut en vertu du contrat et, suivant le processus prévu à cet effet dans l'entente de partenariat, ce défaut pourrait entrainer la résiliation de l'entente.

Finalement, il est important de noter que le consortium est responsable pour tous dommages qui pourraient être causés aux tiers engendrés par ses activités dans le cadre du projet.

Q68 Quel est le mécanisme de contrôle pour s'assurer que le consortium respecte les normes exigées par Infrastructure Canada ?

Dans un premier temps, pour être sélectionné, le consortium doit avoir démontré dans sa demande de proposition technique que toutes les exigences requises dans la convention de projet sont respectées incluant, par exemple, les normes environnementales, les exigences en matière de bruit, d'intégration urbaine, la durabilité, etc.

Notons que les intervenants, tels que la Ville de Montréal et ses arrondissements, ont eu l'opportunité d'émettre leurs commentaires et leurs orientations techniques pour les infrastructures qui les touchent. Ces critères techniques ont été intégrés à la demande de propositions.

D'autres mécanismes sont prévus dans le cadre du Projet. Par exemple, un ingénieur de la Couronne sera identifié de façon à « équiper » infrastructure Canada au niveau des questions d'ingénierie et de suivre l'avancement des travaux.

Un ingénieur indépendant est également prévu par le contrat et est engagé à la fois par le gouvernement du Canada et par le consortium. Par exemple, l'ingénieur indépendant aura comme rôle, entre autres, de s'assurer que le consortium a bien consulté les intervenants pour le plan d'intégration urbaine ou le plan de gestion de la circulation, que les exigences techniques soient bien respectées, etc.

Q69 A qui pouvons-nous adresser nos plaintes durant les travaux du Projet ? Est-ce qu'un mécanisme est prévu ?

R69 Le consortium a l'obligation de mettre en place un site Internet dans les 60 jours suivant la date de début des travaux. Il devra mettre à jour son site Internet au moins à toutes les semaines. En plus de présenter de l'information sur le Projet, sur les responsabilités et le rôle du consortium, une section doit être consacrée à la circulation (fermetures; détours) et des informations en temps réel sur les délais liés au trafic causé doivent être effectuées. Il y aura également une information concernant la façon de contacter un représentant du consortium (numéro de téléphone; courriel).

Q70 Qu'arrives-t-il en cas de désaccord entre Infrastructure Canada et le consortium ?

R70 En cas de conflit, une procédure de résolution des conflits a déjà été prévue à cet effet.

Autres questions possibles
Q70. Tolling (péage)

R71. Media questions regarding tolling will be directed to INFC media relations.

When questions from other participants are raised INFC representatives will indicate that the purpose of the information session is to discuss the Project scope and impacts on the immediate surrounding area.

Bridge Name

Q72 What will the name of the new bridge be?

R72 A name will be selected in due course. The government's current priorities are to ensure the Champlain Bridge is maintained and kept safe for users and that the new bridge for the St. Lawrence is built as soon as possible.

Bridge Costs

Q73 Exactly how much will the new bridge for the St. Lawrence corridor project cost?

R69 Preliminary estimates have indicated that design and construction costs for the new bridge for the St. Lawrence corridor project would be between 3 and 5 billion dollars.

This is based in part on a pre-feasibility study concerning the replacement of the Champlain Bridge conducted in 2011.
Final project costs will only be determined by the end of the competitive PPP procurement process.

Q70 What did the $3 and $5 billion estimate cover?

R70 The estimate was for design and construction costs for the corridor project, including the new bridge for the St. Lawrence, highway work on Île des Sœurs, a new Île des Sœurs Bridge and the reconstruction of the federal portion of Autoroute 15.

Public Transit

Q71 Will there be light rail transit (LRT) on the new bridge? Given the Quebec government has opted for a hybrid solution, does this change the design of the bridge?

R71 Transit is under the jurisdiction of the Quebec government and therefore the Quebec government is better placed to answer the question of whether there will eventually be LRT on the new bridge.

The Government of Canada is committed to building a dedicated public transit corridor as part of the new bridge for the St. Lawrence corridor project. As such, we have already started planning the design for a hybrid public transit corridor. This corridor will be designed in such a way that it will be technically feasible to integrate light rail transit at a later date and operate buses in the meantime.

Existing Champlain Bridge *(Please direct questions on the existing bridge to representatives from JCCBI)*

Q72 Will the Champlain Bridge be safe until 2018?

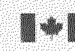
R72 The Champlain Bridge is safe. JCCBI continuously monitors the condition of the bridge and, if required, would restrict traffic and take remedial actions as appropriate e to ensure its continued safety.

Q73. Federal-Provincial Issues

Please refer any questions on this topic to media relations representatives.

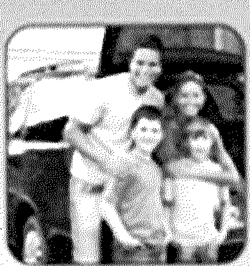
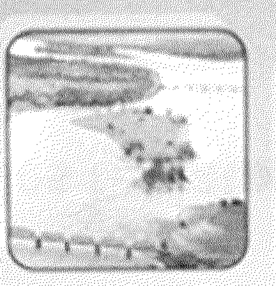
R73. Nous avons eu environ 350 rencontres techniques avec les intervenants du gouvernement du Québec et des municipalités afin de bien arrimer notre projet avec les enjeux et les autres projets de nos voisins.


Infrastructure Canada


Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

PPP Canada

Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent
A new **bridge** for the St. Lawrence

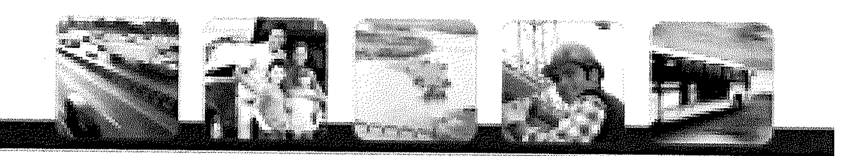




Arrondissement de Verdun

27 novembre 2014

Canada



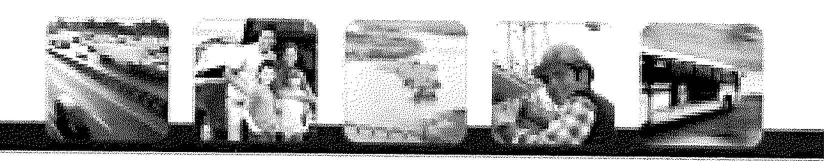
Plan de la présentation

- Objectif de la rencontre
- Présentation du projet
- Intégration urbaine
- Mesures d'atténuation pendant les travaux (circulation, bruit, qualité de l'air)
- Prochaines étapes
- Tracé



Objectif de la rencontre

- **Infrastructure Canada souhaite vous informer sur le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, en plus de répondre à vos questions et obtenir vos commentaires sur les aspects suivants :**
  - Intégration urbaine (mur antibruit, design, verdissement, pistes piétonnières et cyclables, etc.)
  - Gestion de la circulation
  - Mesures d'atténuation relatives au bruit et à la qualité de l'air



Portée du projet

Longueuil

Pont Jacques-Cartier

Montréal

Pont Victoria

Alignement avec l'A-10

Nouveau pont pour le Saint-Laurent

Nouveau pont de l'île des Soeurs et travaux sur l'île des Soeurs

Reconstruction et élargissement de l'A-15 (partie fédérale)

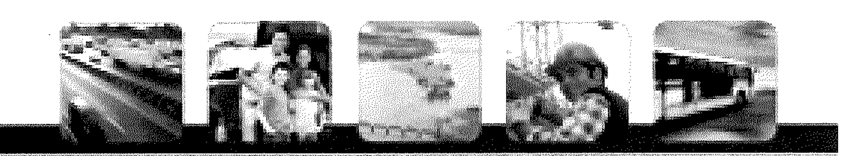
Brossard

Pont Champlain

Image © 2013 DigitalGlobe

Imagery Date 3/10/2010

lat 45.491462° lon -73.515598° elev 0 m



Échéancier du projet / Dates importantes

Diffusion de la DDQ
17 mars 2014

Remise dee la DDP
aux Soumissionnaires
Juillet 2014

Présent

Date limite de
présentations
techniques
Février 2015

Date limite
de présentations
des propositions
financières
Début avril 2015

Annonce du
Soumissionnaire
privilégié
Fin avril 2015

Clôture financière
Juin 2015

Nouveau pont
pour le Saint-Laurent
ouvert en 2018

Achèvement
des travaux
2020

Étape 1 - Demande
de qualification
Printemps 2014

Étape 2 - Demande
de propositions
Été 2014 à été 2015

Phase de conception
et de construction
Été 2015 à 2020

Phase opérationnel
2020 à 2050

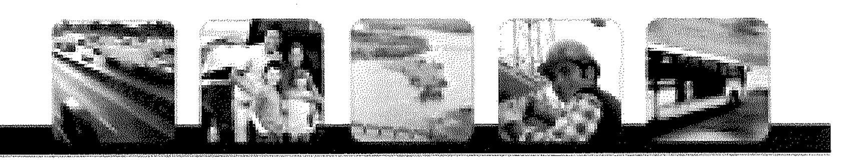


Où en est le projet

1. **Développement des critères techniques à un niveau d'environ 15 % (complétée)**
   – Intégrés à la demande de propositions
2. **Avancement de la conception à environ 30 % (en cours)**
   – Par les trois consortiums qualifiés

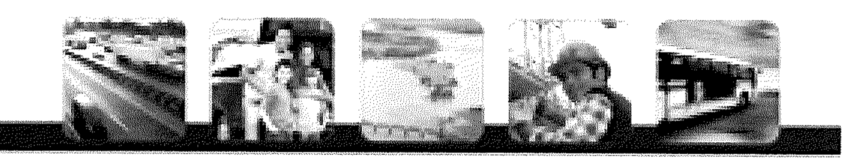
Signature on the St. Lawrence		*Saint-Laurent Alliance*		*St. Lawrence New Bridge Partnership*	
SNC-LAVALIN	DRAGADOS	Kiewit	MACQUARIE	OHL	DIF
TYLIN INTERNATIONAL	ACS	SKANSKA	AECON	acciona	DESSAU
FLATIRON	INTERNATIONAL BRIDGE TECHNOLOGIES, INC.	WSP	PARSONS BRINCKERHOFF	SAMSUNG C&T	HATCH Hatch Mott MacDonald
MMM GROUP	HOCHTIEF	BUCKLAND & TAYLOR		RAMBØLL	mainroad

3. **Conception détaillée, construction et exploitation (juillet 2015 +)**
   – Par le consortium sélectionné



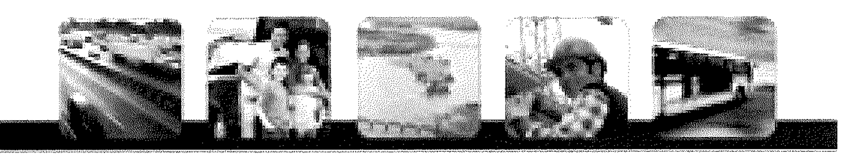
Collaboration avec la Ville de Montréal

- **L'arrondissement de Verdun et la Ville de Montréal collaborent aux différentes phases de la réalisation du projet**
    1. Développement des critères techniques pour la demande de propositions (complétée)
    2. Rencontres dans le cadre de l'avancement de la conception à environ 30 % par les trois consortiums qualifiés pour les enjeux reliés aux infrastructures municipales (en cours)
    3. Participation à la conception détaillée, construction et exploitation (juillet 2015 +)
- **La Ville de Montréal a été partie prenante du processus visant à assurer la qualité architecturale du nouveau pont**
- **Infrastructure Canada participe aux rencontres d'information et d'échange à l'invitation de l'arrondissement de Verdun et la Ville de Montréal**



Architecture du nouveau pont

Definition design imposé aux soumissionnaires



Défis de l'autoroute 15

- **La reconstruction et l'élargissement de la section fédérale de l'autoroute 15 est un défi**

Ligne d'Hydro-Québec

Mur anti-bruit

Voie ferrée du CN

Chutes à neige

Relocalisation de la rue May

6.10 M

2 ÉT.

TALUS

RUE BUTLER
+/- 14 M

VIADUC VOIE
FERRÉE CN

CHEMIN ACCES
CHUTE À NEIGE

VIADUC D'ARGENSON/LASALLE
+/- 27 M

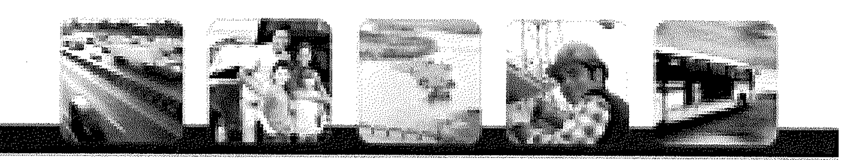
TALUS
+/- 22 M

USAGE
RÉSIDENTIEL

+/- 36.2 M

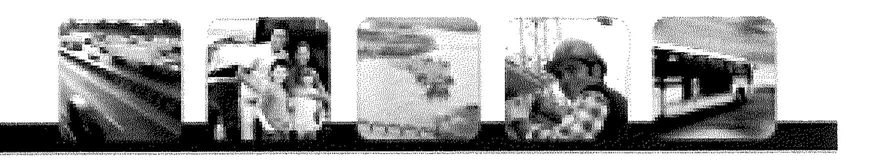
COLLECTEUR ST-PIERRE

Collecteur St-Pierre



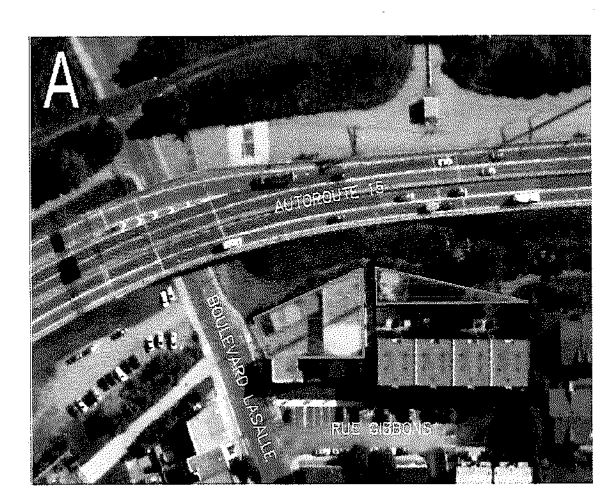
Autoroute 15

- La section fédérale de l'autoroute 15 sera élargie de 4 à 6 voies, incluant les voies d'accotements pour assurer la fluidité et la sécurité



Acquisition de propriétés

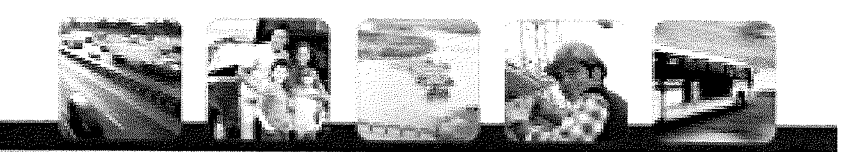
- **L'élargissement et la mise aux normes de l'autoroute 15 nécessiteront l'acquisition de certaines propriétés, dont 0,3 % de propriétés privées**
- **Les acquisitions permanentes sont situées dans l'arrondissement de Verdun sur les rues May et Gibbons et sur l'île-des-Sœurs (C)**





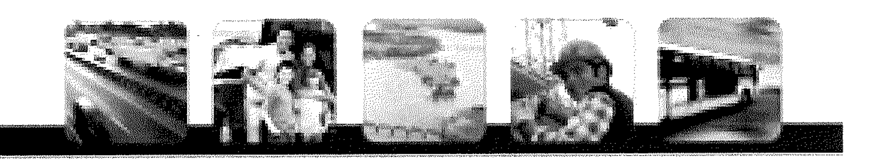


- **Afin de respecter l'échéancier du projet NPSL, le gouvernement doit prendre possession des différentes propriétés visées d'ici juillet 2015**



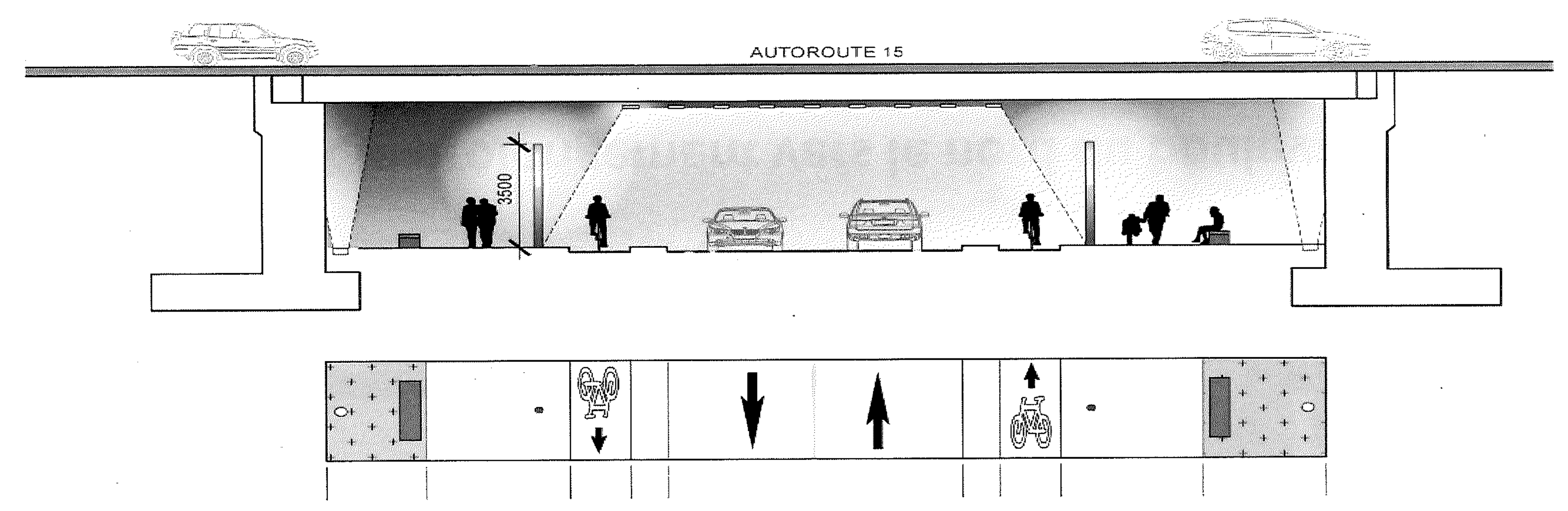
Échangeur Atwater – Nouvelle géométrie

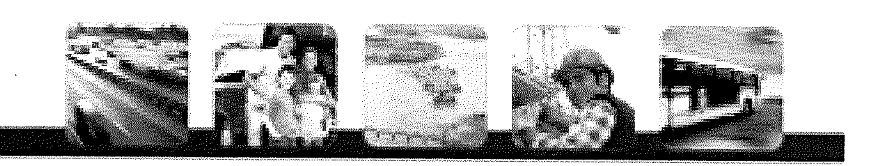
- Accès complet aux arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun (à la demande de la Ville de Montréal)
- Sécurité des piétons et des cyclistes transitant entre ces deux arrondissements améliorée



Boulevard LaSalle – nouvelle configuration

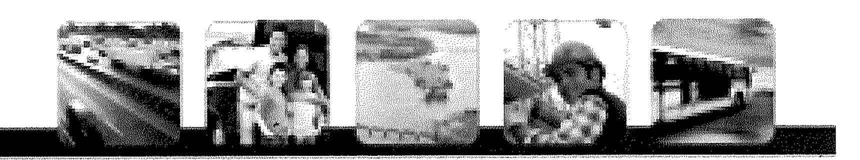
- Piste cyclable bidirectionnelle et trottoirs piétonniers de part et d'autre du boulevard
- Raccordement du réseau de transport actif traversant sous le viaduc
- Amélioration de la sécurité et du confort des piétons et cyclistes traversant le boulevard LaSalle / rue d'Argenson sous le viaduc





Boulevard Gaétan-Laberge - nouvelle configuration

- **Le projet prévoit le prolongement vers le nord du boulevard Gaétan-Laberge en boulevard urbain**



Boulevard René-Lévesque, Île-des-Sœurs - nouvelle configuration

- **Le boulevard René-Lévesque sera déplacé**
  - La culée du pont sera sur le bord du fleuve avec un viaduc au-dessus du boulevard
  - La piste cyclable sera maintenue et longera le fleuve

SECTION D'APPROCHE DU PONT CHAMPLAIN / A-15

BUTÉE OUEST DU PONT CHAMPLAIN

FLEUVE ST-LAURENT

BOUL. RENÉ-LÉVESQUE DIR. SUD

BOUL. RENÉ-LÉVESQUE DIR. NORD

Variable

3000

Variable

Variable

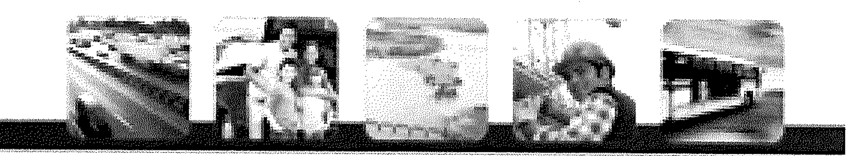
2500

Variable

Variable

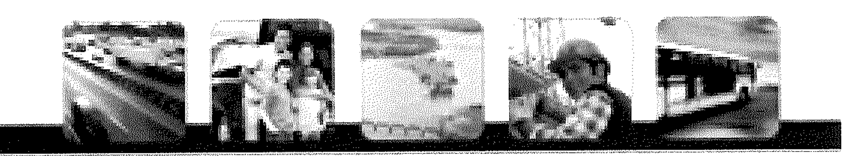
Variable

3000



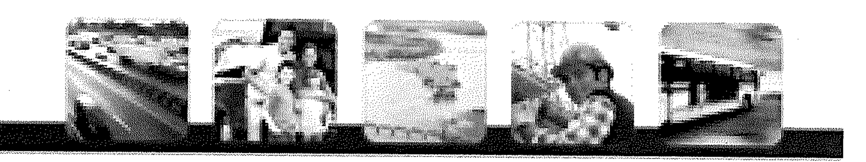
Tunnel Île-des-Sœurs - nouvelle infrastructure

- Un lien piétonnier passant sous les structures de l'autoroute 15 est prévu (accès à une éventuelle station sur l'Île-des-Sœurs pour le projet du SLR)
- Ce passage reliera la Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs avec le reste de l'Île



Réseau cyclable

- **Les pistes multifonctionnelles du NPSL et du nouveau pont de L'Île-des-Sœurs se raccorderont au réseau cyclable existant de la Ville**
- **Durant les travaux, le partenaire privé devra maintenir le réseau cyclable existant par des détours et/ou des ouvrages temporaires**
- **La piste multifonctionnelle du NPSL sera dotée de belvédères**



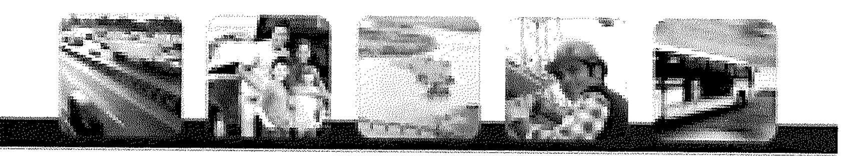
Collaboration avec le consortium retenu

- **Le consortium retenu aura à démontrer que la Ville et ses arrondissements ont été consultés et devra fournir les efforts nécessaires pour prendre en compte leurs commentaires sur :**
  - Plan de gestion et contrôle de la circulation
  - Plan d'intégration urbaine
  - Plan d'aménagement paysager
  - Plan de gestion de l'environnement
  - Plan de gestion du bruit
- **Le consortium retenu devra organiser et/ou participer à des séances d'information et d'échange destinées à la population**



Gestion de la circulation

- **Le comité Mobilité Montréal Turcot-NPSL, chapeauté par Mobilité Montréal, a pour mandat de:**
  - Déterminer et coordonner l'échéancier des travaux routiers le long du corridor
  - Faciliter la prise de décision relative à la gestion de la circulation le long du corridor
    - Déterminer les voies qui doivent être fermées, la durée de leurs fermetures ainsi que les mesures d'atténuation à mettre en place
    - Assurer la diffusion de l'information lors d'événements affectant les chantiers
- **Membres du Comité :**
  - Infrastructure Canada
  - Ministère des Transports du Québec
  - Ville de Montréal et ses arrondissements touchés par le projet
  - Agence métropolitaine de transport
  - Ville de Brossard
  - Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée
  - Fournisseurs de services d'urgence seront membres de ce comité

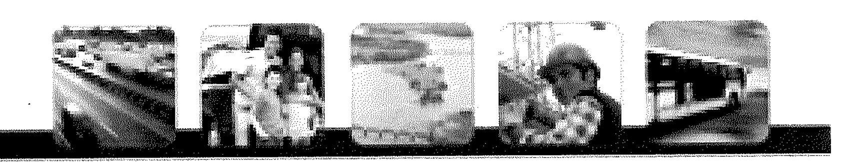


Mesures d'atténuation – Bruit

- **Pendant la période de construction, les objectifs de performance suivants sont visés :**

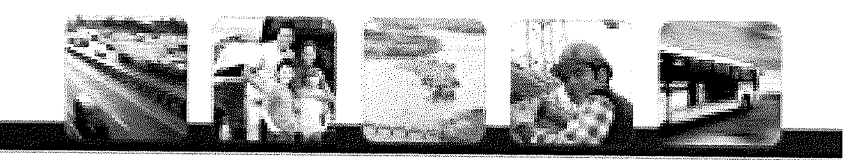
PÉRIODE	NIVEAU SONORE L_{10}* EN DBA
7 h à 19 h : jour	75 dBA ou le bruit ambiant sans travaux** plus 5 dBA si supérieur à 75 dBA
19 h à 22 h : soir	Bruit ambiant sans travaux** plus 5 dBA
22 h à 7 h : nuit	Bruit ambiant sans travaux** plus 5 dBA

- **Des écrans antibruit seront installés pour protéger les zones identifiées comme étant sensibles au bruit le long de l'autoroute 15**
  - Des écrans végétaux seront préconisés, lorsque possibles
  - Si possible, les activités les plus nuisibles (concassage de béton, zones de camionnage intensives, etc.) ne seront pas localisées à proximité des zones sensibles au bruit



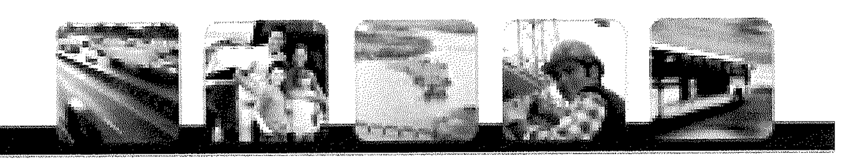
Mesures d'atténuation – Qualité de l'air

- **Les objectifs de performance suivants sont visés :**
  - Particules totales (Ptot) = 120 µg/m3
  - Particules fines (P2.5) = 30 µg/m3
  - Le consortium retenu doit respecter le Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air de la Ville
- **Mesures d'atténuation prévues:**
  - En milieu urbanisé, nettoyer quotidiennement les rues empruntées par les véhicules et la machinerie
  - Les activités génératrices de poussières seront localisées de façon à minimiser l'effet sur la population



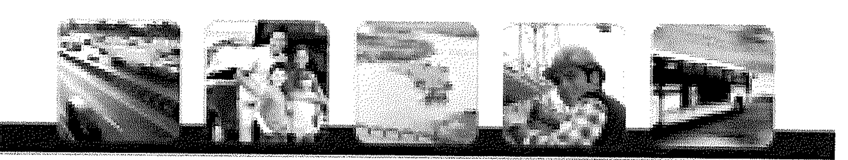
Mesures de surveillance

- **Durant les travaux, les secteurs de part et d'autre de l'autoroute 15 feront l'objet de surveillance environnementale**
  - Concernant le bruit et la qualité de l'air
- **En phase d'exploitation, un suivi des contaminants atmosphériques et du climat sonore sera effectué pour les zones habitées**
  - La station permanente pour la qualité de l'air à L'Île-des-Sœurs sera mise en service dès le mois de février 2015



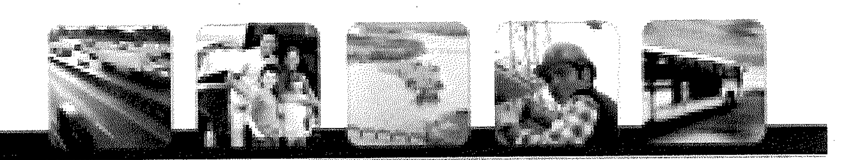
Prochaines étapes

- **Prise en compte des commentaires suite aux rencontres**
- **Collaboration soutenue avec la Ville**
- **Sélection du consortium : Avril 2015**
  - Clôture – Proposition technique: Février 2015
  - Clôture – Proposition financière: Avril 2015
- **Début des travaux de construction : Été 2015**



Tracé

- Présentation du vidéo



Pour de plus amples renseignements sur le projet, consulter la section du site Web d'Infrastructure Canada sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent

www.infrastructure.gc.ca

We have archived this page and will not be updating it.

You can use it for research or reference.



Government of Canada Gouvernement du Canada

Statement by the Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister for the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Statement

On naming the New Bridge for the St. Lawrence

November 4, 2014 – Ottawa, Ontario– Infrastructure Canada

"I am aware of the concerns that have been expressed by some in the last few days over the future name of the New Bridge for the St. Lawrence. Many people seem to be making this a contest between Samuel de Champlain and Maurice Richard. Among the numerous comments that I've heard and read in the last several hours, one thing is clear: we all agree that these two important historical figures deserve the greatest of honours.

That some want to debate these two great personalities does not do justice to either one. Both deserve to have their memory commemorated and respected.

Since October 5, 2011, the day that I announced the construction of a New Bridge for the St. Lawrence, we have been aware that questions surrounding the naming of the new bridge would be raised. We have always known that the Champlain Bridge would be demolished, and that it would force a serious reflection on the best way to continue to honour the memory of Champlain.

Our reflection continues. Our intention has always been to ensure that this important figure in our country's history is not forgotten.

Once again, let me remind you that our priority is to build a new bridge for 2018 and to ensure that the current bridge remains safe."

Statement by the Honourable Denis Lebel

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838



Search for related information by keyword

Infrastructure Canada | Transport | Information and Communications | Government and Politics | Economics and Industry | Economic Action Plan

Date modified:
2014-11-04


Gouvernement du Canada Government of Canada

Déclaration de l'honorable Denis Lebel, Ministre de l'infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Déclaration

Dénomination du Nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le 4 novembre 2014 – Ottawa (Ontario) – Infrastructure Canada

« J'ai bien pris connaissance au cours des derniers jours des inquiétudes de certaines personnes au sujet de la future dénomination du Nouveau pont pour le Saint-Laurent. Bien des gens mettent en compétition Samuel de Champlain et Maurice Richard. Parmi les nombreux commentaires que j'ai pu lire et entendre au cours des dernières heures, il ne fait aucun doute que tous s'entendent sur le fait que ces deux figures marquantes méritent les plus grands honneurs.

Lorsqu'on oppose ces deux géants de notre histoire, on ne rend pas justice à ces deux personnalités marquantes de notre histoire, dont la mémoire mérite d'être commémorée et respectée.

Depuis le jour où j'ai annoncé la construction du Nouveau pont sur le Saint-Laurent, le 5 octobre 2011, nous sommes conscients que la question du nom du nouveau pont se poserait. Nous avons toujours su que le pont Champlain serait démoli et que cela forcerait une réflexion sérieuse et approfondie quant à la meilleure façon de continuer à honorer la mémoire de Champlain.

Notre réflexion se poursuit. Notre volonté a toujours été de nous assurer que ce personnage marquant de l'histoire de notre pays n'est pas oublié.

Encore une fois, permettez-moi de vous rappeler que notre priorité est de construire un nouveau pont d'ici 2018 et de nous assurer que le pont actuel demeure sécuritaire. »

Déclaration de l'honorable Denis Lebel

Contacts

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales,
ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613 943-1838

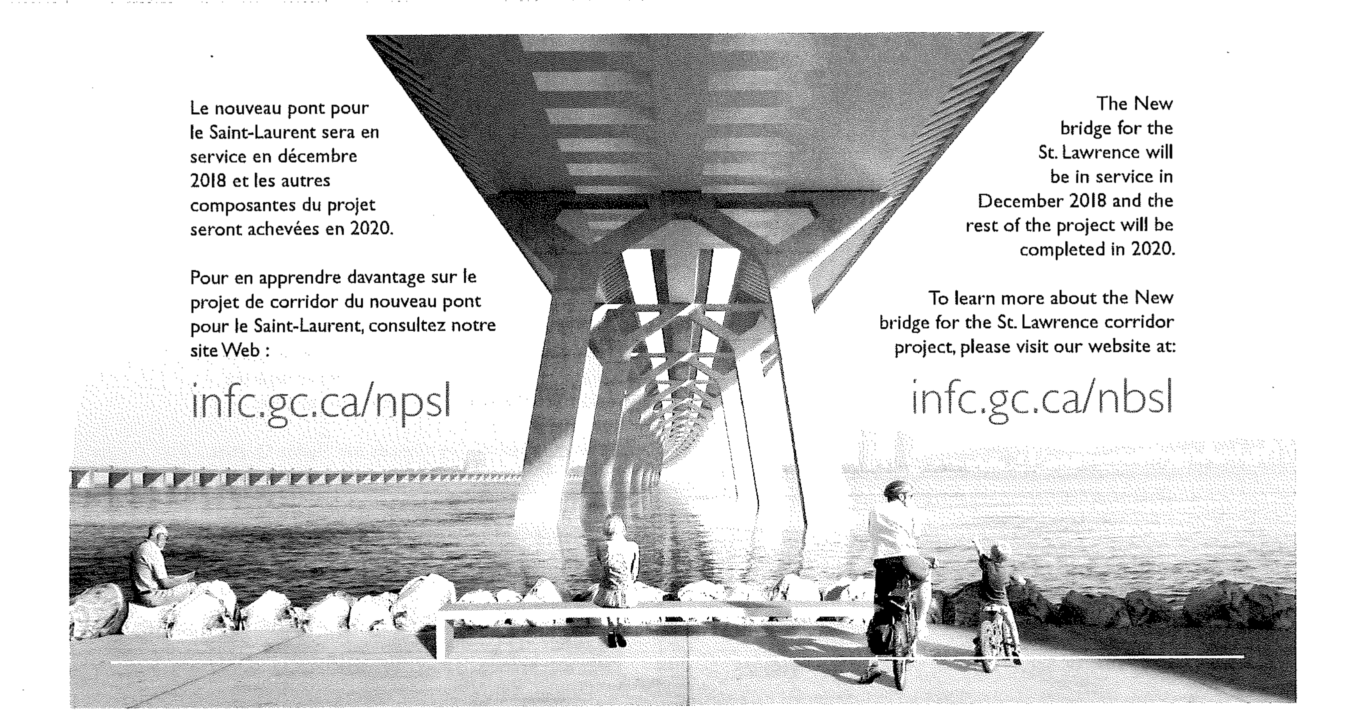


Recherche d'information connexe par mot-clés

Infrastructure Canada | Transport | Plan d'action économique | Information et communication | Gouvernement et vie politique | Économie et industrie

Date de modification :

2014-11-04





Gouvernement du Canada Government of Canada

Canada



Séance d'information sur le déplacement de pylônes d'Hydro-Québec

Infrastructure Canada vous invite à une séance d'information sur le déplacement de pylônes d'Hydro-Québec situés dans l'axe du Pont Champlain à Brossard.

La longueur du tronçon de ligne à déplacer est d'un peu moins de 2 kilomètres. Le nouveau tronçon sera situé près de la voie de service de l'autoroute 10, à environ 70 mètres au nord de la ligne actuelle. Ces travaux, qui devraient se dérouler entre les mois de janvier et de septembre 2015, sont nécessaires pour permettre la réalisation du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Des spécialistes d'Infrastructure Canada et d'Hydro Québec présenteront un aperçu des travaux et répondront à vos questions :

> **Mercredi 15 octobre 2014 entre 14 h et 20 h**
> **(des présentations auront lieu à 14 h et à 18 h)**
>
> **Centre socioculturel**
> **7905, av. San Francisco, Brossard (Québec)**

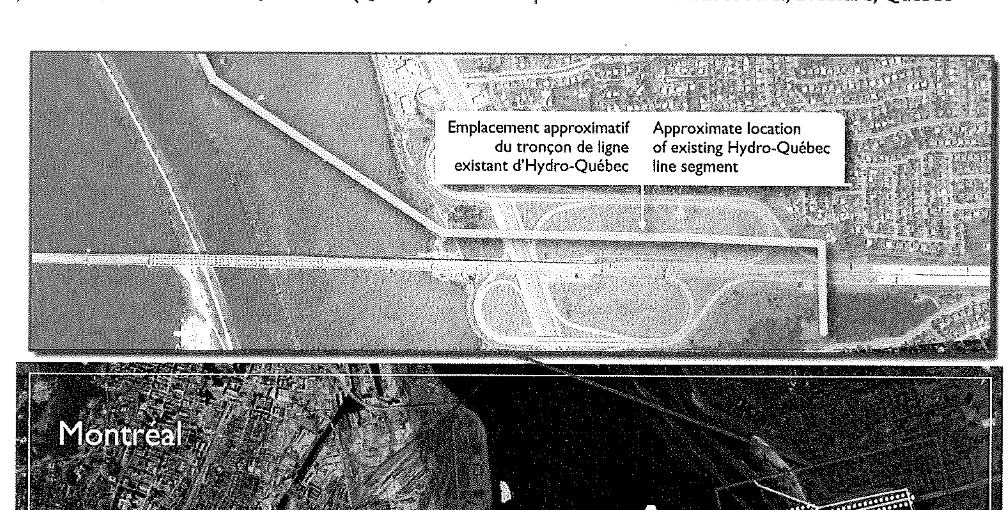
Information session on Hydro-Québec tower relocation

Infrastructure Canada invites you to an information session on the relocation of Hydro-Québec towers adjacent to the Champlain Bridge in Brossard.

The line segment to be moved is just under 2 kilometres long. The new line segment will run near the Highway 10 service road about 70 metres north of the current line. This work, which is scheduled to occur between January and September 2015, is necessary to proceed with the New bridge for the St. Lawrence corridor project.

Experts from Infrastructure Canada and Hydro-Québec will provide an overview of the work and respond to your questions:

> **Wednesday, October 15, 2014, 2 p.m. to 8 p.m.**
> **(presentations will be held at 2 p.m. and 6 p.m.)**
>
> **Sociocultural Center**
> **7905 San Francisco Ave., Brossard, Quebec**

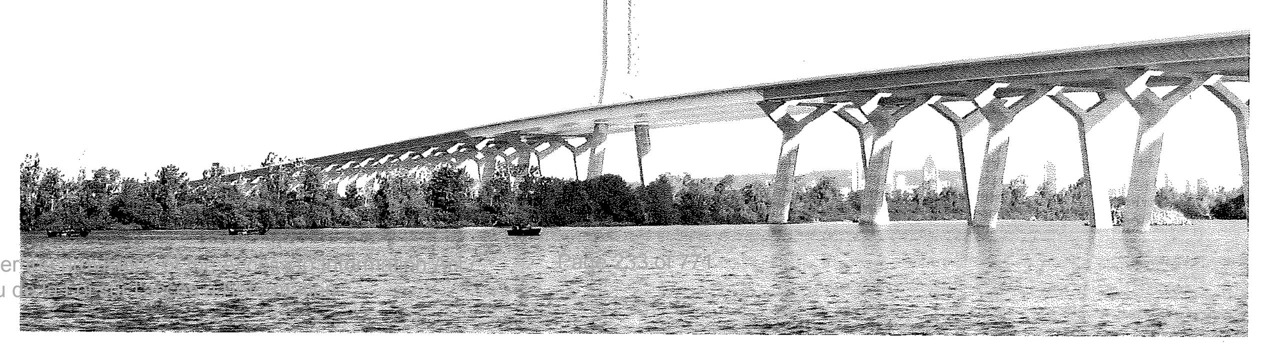


Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent inclut :

- **A** le nouveau pont au-dessus le Saint-Laurent qui remplacera le pont Champlain
- **B** des travaux routiers à Brossard
- **C** des travaux routiers sur l'Île des Sœurs
- **D** le nouveau pont de l'Île des Sœurs
- **E** la reconstruction et l'élargissement d'une section fédérale de l'autoroute 15

The New bridge for the St. Lawrence corridor project

- **A** a new bridge for the St. Lawrence to replace the Champlain Bridge
- **B** road work on the South Shore
- **C** road work on Île des Sœurs;
- **D** a new Île des Sœurs Bridge
- **E** reconstruction and widening of a section of Highway 15



INVITATION

Rencontres d'information et d'échange sur l'intégration urbaine du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

L'arrondissement de Verdun, la Ville de Montréal et Infrastructure Canada vous invitent

le jeudi 27 novembre 2014 à 19 h
au Centre communautaire Elgar, 260, rue Elgar

le lundi 1er décembre 2014 à 19 h
à la mairie d'arrondissement, 4555, rue de Verdun, salle du Conseil

Renseignements : 514 765-7010 **ville.montreal.qc.ca/verdun**

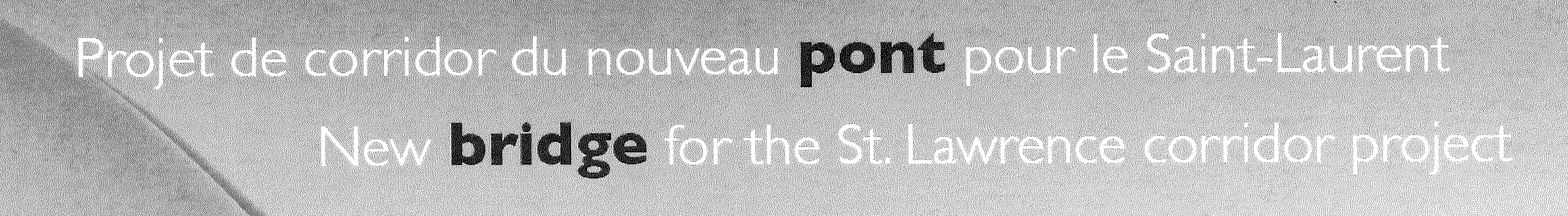




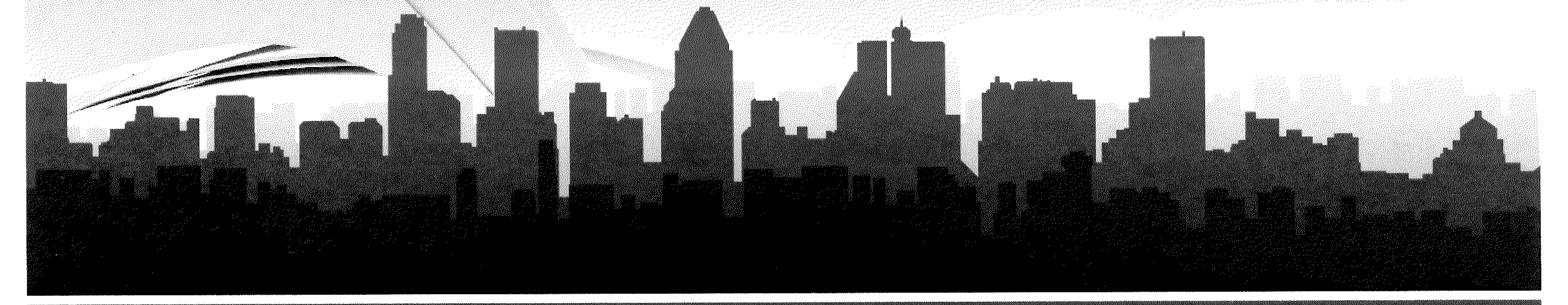
>5896251

Gouvernement du Canada Government of Canada

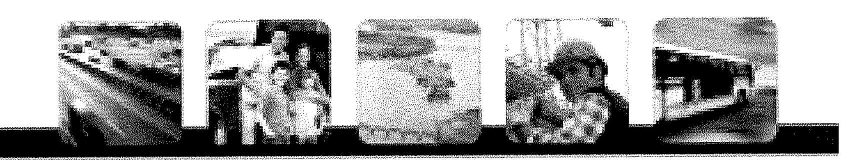
Canada







Séance d'information sur le déplacement des pylônes d'Hydro-Québec 15 octobre 2014

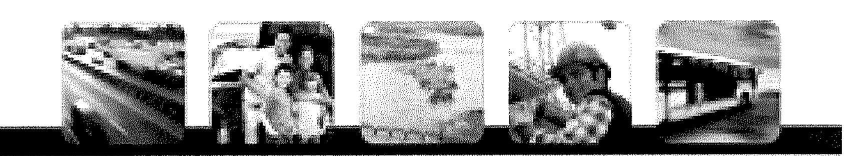


Plan de la présentation

Mise en contexte

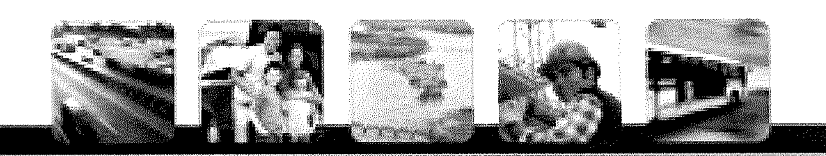
Présentation du projet

- Échéancier
- Objectifs du projet
- Portée du projet
- NPSL – Configuration privilégiée
- Éléments importants (Transport collectif + Qualité architecturale)
- Processus d'approvisionnement



Mise en contexte

- Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé que le pont Champlain serait remplacé par un nouveau pont, et que le nouveau pont sera réalisé en Partenariat Public Privé (PPP)
- Une approche collaborative a été adoptée par le gouvernement du Canada dans le cadre du projet avec différents intervenants clés, dont la Ville de Brossard



Échéancier du projet

Diffusion de la DDQ
17 mars 2014

Remise dee la DDP
aux Soumissionnaires
Juillet 2014

Présent

Date limite de
présentations
techniques
Février 2015

Date limite
de présentations
des propositions
financières
Début avril 2015

Annonce du
Soumissionnaire
privilégié
Fin avril 2015

Clôture financière
Juin 2015

Nouveau pont
pour le Saint-Laurent
ouvert en 2018

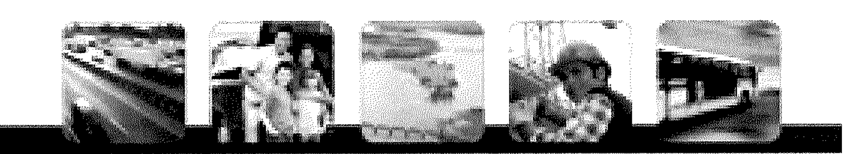
Achèvement
des travaux
2020

Étape 1 - Demande
de qualification
Printemps 2014

Étape 2 - Demande
de propositions
Été 2014 à été 2015

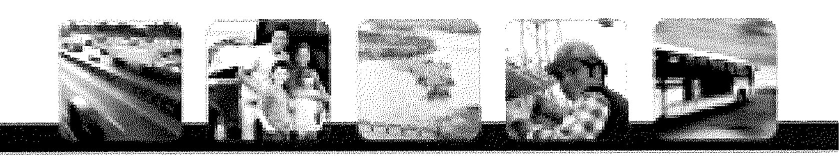
Phase de conception
et de construction
Été 2015 à 2020

Phase opérationnel
2020 à 2050



Objectifs du projet

- **Assurer le maintien de la sécurité et du service**
  - Assurer la sécurité du corridor avant, pendant et après les travaux de construction
- **Promouvoir la croissance économique**
  - Renforcer l'économie en créant des emplois et en améliorant le produit intérieur brut à l'échelle locale, régionale et nationale
- **Optimiser le rapport avantages-coûts pour les Canadiens**
  - Obtenir et entretenir une infrastructure de haute qualité au plus bas coût du cycle de vie possible
- **Favoriser le développement durable et l'intégration urbaine**
  - Promouvoir le transport durable en construisant un corridor réservé pour le transport en commun et en offrant aux piétons et aux cyclistes une piste multifonctionnelle sécuritaire et accessible pour les piétons et les cyclistes



Portée du projet

Longueuil

Pont Jacques-Cartier

Montréal

Pont Victoria

Alignement avec l'A-10

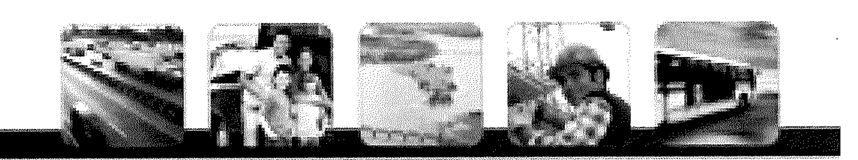
Nouveau pont pour le Saint-Laurent

Nouveau pont de l'île des Soeurs et travaux sur l'île des Soeurs

Reconstruction et élargissement de l'A-15 (partie fédérale)

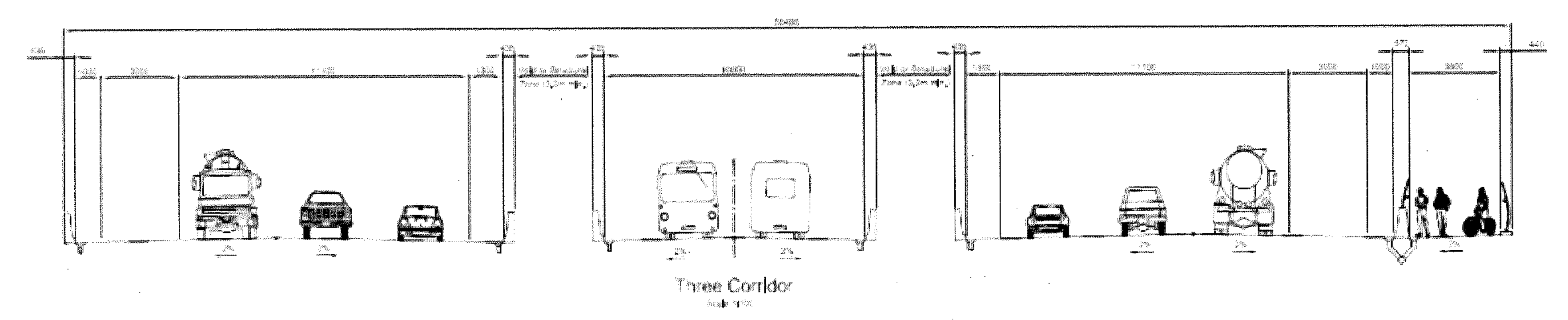
Brossard

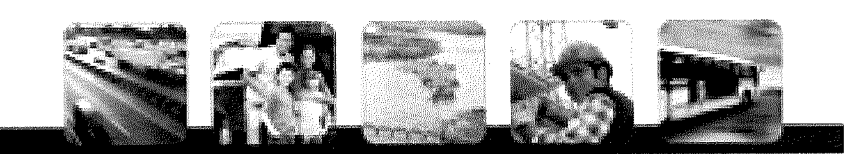
Pont Champlain



NPSL – Configuration privilégiée

- **La configuration privilégiée comprend :**
  - Poutre-caisson pour les travées d'approche, pont soutenu par haubans au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent
  - Trois tabliers : deux tabliers avec trois voies chacun pour les voitures et les camions; tablier intermédiaire pour le transport en commun (pouvant accueillir des autobus ou un système léger sur rail)
  - Piste multifonctionnelle adjacente à l'un des tabliers pour les voitures
    - Les spécifications techniques du Projet prévoient un raccordement de la piste multifonctionnelle du nouveau pont à la piste cyclable riveraine
    - INFC et la Ville de Brossard discutent de la possibilité d'un deuxième raccordement à la piste multifonctionnelle du nouveau pont





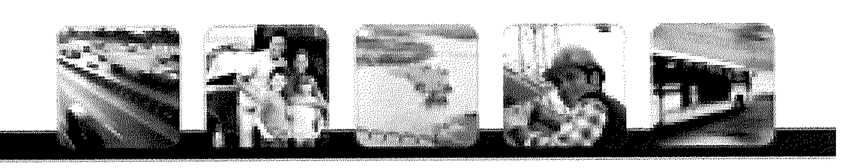
Éléments importants

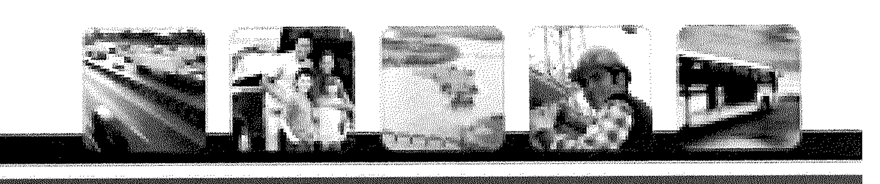
Transport collectif

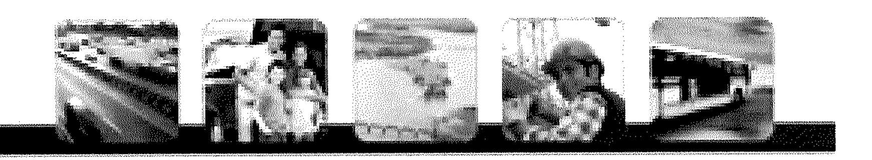
- Le gouvernement du Canada fournira l'emprise pour le transport collectif dans le corridor du projet
  - Le Québec sera le maître d'œuvre du système de transport collectif
- Le gouvernement du Québec souhaite avoir un corridor de transport collectif hybride
  - Le corridor réservé au transport collectif sera conçu afin d'accommoder des autobus et un futur système léger sur rail (SLR)
  - Durant la construction d'un futur SLR, les autobus pourront circuler sur les accotements des tabliers routiers

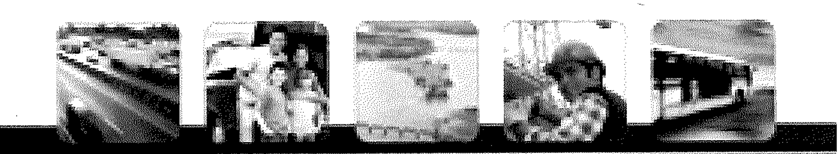
Qualité architecturale

- La firme Dissing + Weitling, appuyée par le cabinet montréalais Provencher Roy + Associés, a eu le mandat d'élaborer le design prescrit en collaboration avec un Comité consultatif sur la qualité architecturale
- Les résultats des travaux sur la qualité architecturale ont été présentés en juin dernier



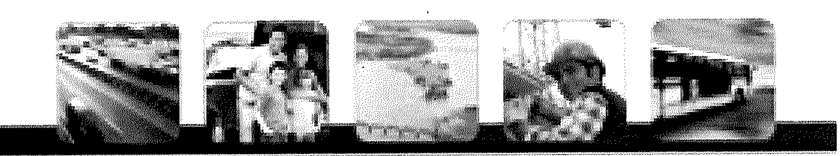






Processus d'approvisionnement

- **Trois consortiums ont été sélectionnés suite à la demande de qualification (DDQ)**
  - Groupe Signature sur le Saint-Laurent
  - Alliance Saint-Laurent
  - Partenariat Nouveau Pont Saint-Laurent
- **La demande de propositions (DDP) du Projet a été lancée le 18 juillet dernier**
  - Clôture – Proposition technique: février 2015
  - Clôture – Proposition financière: avril 2015
  - Annonce portant sur la sélection du consortium retenu: Fin avril 2015
- **L'Entente sur les travaux préparatoires permettra le commencement de travaux dès mai 2015**

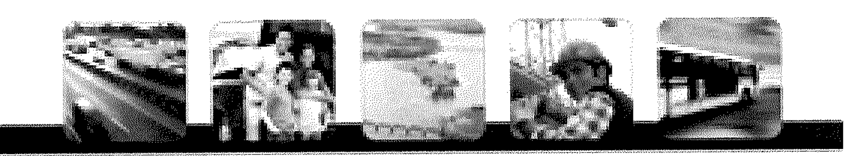


Plan de la présentation

Implication de la Ville de Brossard

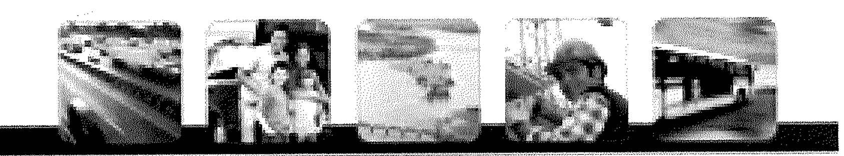
– **Mesures d'atténuation**

– **Gestion de la circulation**



Implication de la Ville de Brossard

- **La Ville de Brossard collabore aux différentes phases de la réalisation du projet et ses besoins sont intégrés aux exigences techniques :**
  - La gestion des impacts sur le milieu et plus particulièrement sur la qualité de vie des citoyens
    - Construction de murs anti-bruit avant le début des travaux de construction
    - Contrôle de la qualité de l'air
    - Échanges avec le milieu et un suivi étroite durant la réalisation du projet
  - Le raccordement du Projet aux infrastructures municipales
    - Raccordement de la piste multifonctionnelle du nouveau pont au réseau cyclable de la Ville
  - La protection des Infrastructures municipales
    - Coordination étroite avec la Ville de Brossard lorsque des travaux pourront avoir un impact sur ses infrastructures



Mesures d'atténuation

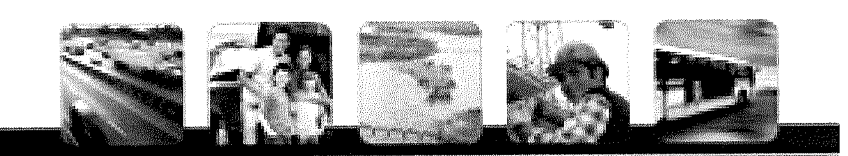
- **Toutes les mesures nécessaires seront prises pour la protection des citoyens notamment avec la mise en place de mesure d'atténuations appropriées**

Bruit

- Dans les secteurs où c'est réalisable, les écrans antibruit permanents seront construits avant les travaux
- Si possible, les activités les plus nuisibles (concassage de béton, zones de camionnage intensives, etc.) ne seront pas localisées à proximité des zones sensibles au bruit
- Les travaux particulièrement bruyants seront effectués le jour afin d'éviter de déranger des résidents voisins du chantier

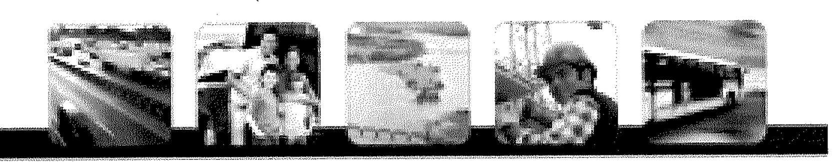
Qualité de l'air

- Tout au long des travaux, en milieu urbanisé, nettoyer quotidiennement les rues empruntées par les véhicules et la machinerie afin d'y enlever toute accumulation de matériaux meubles et autres débris
- Les activités génératrices de poussières seront localisées de façon à minimiser l'effet sur la population



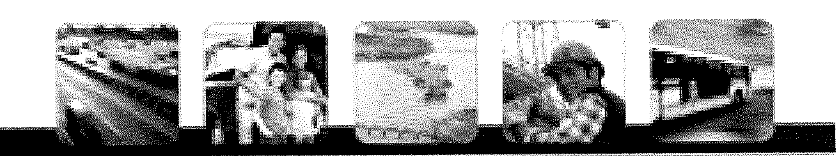
Gestion de la circulation

- INFC et le partenaire privé travailleront en collaboration avec Mobilité Montréal (incluant la Ville de Brossard) afin de développer un plan de gestion de la circulation pour optimiser la fluidité de la circulation sur le réseau routier adjacent au projet
- Le public sera avisé des travaux et des mesures de déviation prévues de façon proactive. Des voies alternatives seront proposées lorsque des entraves sont prévues



Pour de plus amples renseignements sur le projet, consulter la section du site Web d'Infrastructure Canada sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent

www.infc.gc.ca/npsl



VIDEO

Gouvernement du Canada Government of Canada

Canada

Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Fiche synthèse

Un nouveau pont pour le Saint-Laurent

- Un nouveau pont d'une longueur approximative de 3,4 kilomètres afin de remplacer le pont Champlain actuel.
- Le nouveau pont enjambera le fleuve Saint-Laurent de l'Île-des-Sœurs à Brossard, immédiatement en aval du pont Champlain actuel.
- Comprendra trois voies pour la circulation routière, un corridor de transport en commun à deux voies et une piste multifonctionnelle destinée aux piétons et aux cyclistes.
- Sera fonctionnel d'ici la fin de 2018 et aura une durée de vie utile de 125 ans.

Des travaux routiers à Brossard

- Des travaux pour raccorder le nouveau pont pour le Saint-Laurent avec l'autoroute 10 à Brossard.

Reconstruction de l'autoroute 15 sur l'Île-des-Sœurs

- Comprendra trois voies pour la circulation routière, un corridor de transport en commun à deux voies et une piste multifonctionnelle destinée aux piétons et aux cyclistes.
- Sera fonctionnelle d'ici la fin de 2020.

Nouveau pont de l'Île-des-Sœurs

- Un nouveau pont d'une longueur approximative de 470 mètres reliant l'Île-des-Sœurs à l'arrondissement de Verdun afin de remplacer le pont de l'Île-des-Sœurs actuel.
- Comprendra trois voies pour la circulation routière et une piste multifonctionnelle.
- Sera fonctionnel d'ici la fin de 2020.

Reconstruction et élargissement d'une section de l'autoroute 15

- Une autoroute d'une longueur approximative de 3 kilomètres reliant le pont de l'Île- des-Sœurs au tronçon de l'autoroute 15 appartenant à Québec.
- Englobera la reconstruction de l'autoroute 15 actuelle et son élargissement de deux à trois voies.
- Sera fonctionnelle d'ici la fin de 2020.



Séance d'information sur le déplacement de pylônes d'Hydro-Québec
Brossard, 15 octobre 2014

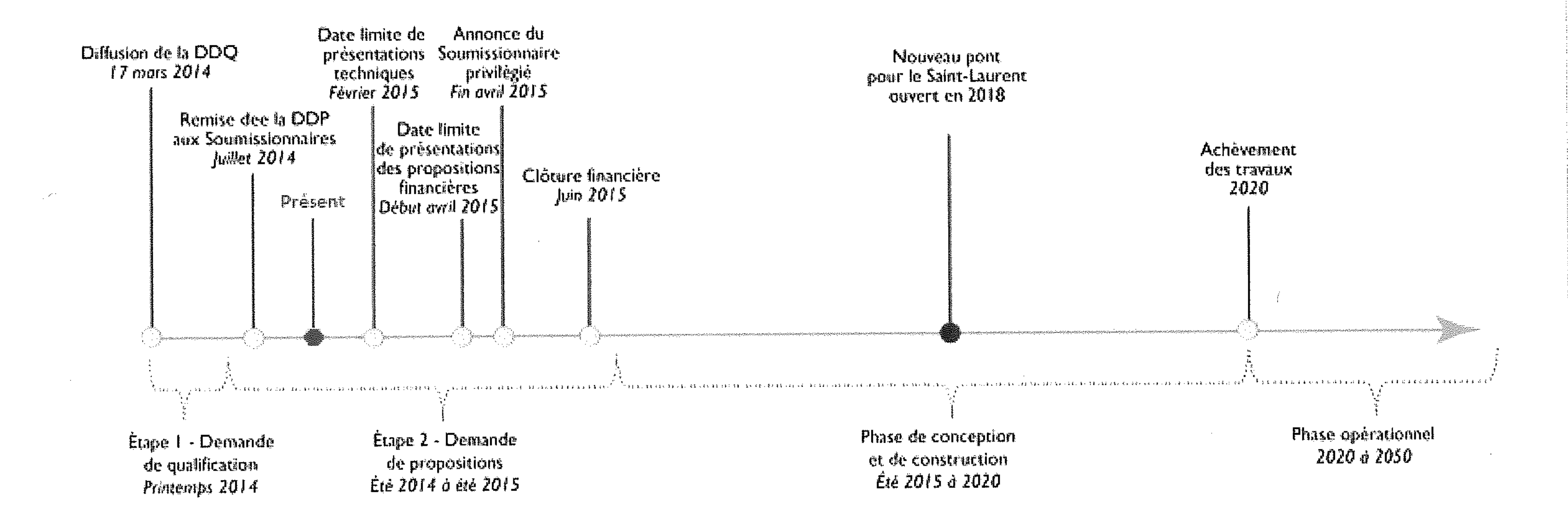
Gouvernement du Canada | Government of Canada

Canada

Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Fiche synthèse - Échéancier du projet

- Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé que le pont Champlain sera remplacé par un nouveau pont
- Par l'entremise d'un partenariat public-privé (PPP), le gouvernement du Canada a l'intention de livrer un projet en temps opportun et de manière à garantir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables. Le projet permettra de créer des milliers d'emplois et aura une incidence positive sur l'économie locale, régionale, et nationale.
- Le processus d'approvisionnement est en cours. La construction devrait débuter à l'été 2015. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera en service en 2018 et les autres composantes du projet de corridor seront complétées d'ici 2020.



Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Fiche synthèse des mesures d'atténuation - Climat sonore

Mesures avant les travaux

- La conception des infrastructures devra inclure la mise en place d'écrans antibruit là où l'impact est significatif dans les zones sensibles au bruit.

Mesures pendant les travaux

- Mise en place d'écrans antibruit temporaires lorsque la machinerie dépasse les normes en vigueur;
- Afin de réduire l'effet sur le climat sonore, les travaux devront respecter des seuils précis. En phase d'exploitation, des seuils devront aussi être respectés;
- Localisation des installations de chantiers de façon à bloquer la dispersion du son (roulotte de chantier entre les zones sensibles et le chantier);
- Installation de silencieux sur les équipements bruyants (marteau-piqueur recouvert d'une bâche isolante);
- Lorsque possibles, les mesures antibruit permanentes seront installées avant même les travaux de construction afin de maintenir un climat sonore adéquat.

Surveillance et suivi

Les niveaux sonores en période de travaux seront surveillés et mesurés par l'entremise de stations d'échantillonnage du bruit localisées à 5 m des zones sensibles sur des périodes de 24h à l'aide de sonomètres calibrés. Les sonomètres seront déplacés en fonction de l'avancement des travaux.

Durant l'exploitation des infrastructures, un suivi acoustique sera réalisé après un, cinq et dix ans afin de s'assurer que les mesures antibruit sont efficaces. Ce programme de suivi sera réalisé pour chacune des zones sensibles et permettra d'identifier les endroits où des mesures correctrices sont requises.

Les données de surveillance et de suivi seront disponibles au public via un site web de même que les mesures correctrices mises en place. Un site web et une ligne téléphonique seront disponibles pour offrir de l'information et enregistrer les plaintes des citoyens.

Gouvernement du Canada | Government of Canada

Canada

Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Fiche synthèse de mesures d'atténuation - Programmes de Compensation

L'habitat du poisson

Infrastructure Canada et Pêches et Océans Canada travaillent en étroite collaboration à s'assurer que les superficies d'habitat du poisson dans le Fleuve Saint-Laurent, impactées par le Nouveau pont pour le Saint-Laurent soient compensées par la création de nouveaux habitats de valeur équivalente ou supérieure. Ces projets de compensation seront mis en œuvre dans la région du grand Montréal en 2016.

Les milieux humides

Infrastructure Canada et Environnement Canada travaillent en étroite collaboration à s'assurer que les superficies de milieux humides impactées par le Nouveau pont pour le Saint-Laurent soient compensées par la création de nouveaux milieux humides de valeur équivalente ou supérieure. La compensation se fera selon un ratio de 3 :1 (3 unités créés pour 1 unité détruite). Ces projets de compensation seront mis en œuvre dans la région du grand Montréal en 2016.

Le refuge d'oiseaux migrateurs des îles de la couvée

Infrastructure Canada et Environnement Canada travaillent en étroite collaboration à s'assurer que les superficies du refuge d'oiseaux migrateurs des îles de la couvée impactées par le projet du Nouveau pont pour le Saint-Laurent soient compensées par la création de nouveaux milieux bénéfiques à la faune aviaire. La compensation se fera selon un ratio de 3 :1 (3 unités créés pour 1 unité détruite). Ces projets de compensation seront mis en œuvre dans la région du grand Montréal en 2016.

Les gaz à effet de serre

Infrastructure Canada s'est engagé à compenser la génération de gaz à effet de serre émis par les activités de construction, sur le chantier. Cette initiative est une première pour un projet fédéral d'une telle envergure. La compensation de gaz à effet de serre sera effectuée par le Partenaire privé responsable de la construction avant la fin de la construction, c'est-à-dire en 2020.

Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Fiche synthèse des mesures d'atténuation - Qualité de l'air (échelle locale)

Mesures d'atténuation avant et pendant les travaux

- Mettre en place une station d'échantillonnage de l'air sur l'île des Sœurs avant le début des travaux;
- Afin de réduire l'impact sur la qualité de l'air, il a été déterminé que les travaux devront respecter un seuil de 30 $\mu g/m^3$ pour les particules fines et de 120 $\mu g/m^3$ pour les particules totales (moyenne sur 24 h) à 50 m de l'emprise;
- Des mesures concrètes seront mise en œuvre, telles que :
  - Tout au long des travaux en milieu urbanisé, nettoyer quotidiennement les rues empruntées par les véhicules et la machinerie afin d'y enlever toute accumulation de matériaux meubles et autres débris;
  - Appliquer un abat-poussière (de l'eau ou un abat-poussière approuvé par le Bureau de normalisation du Québec) sur les voies de circulation en gravier;
  - Stabiliser les secteurs remaniés afin de limiter l'érosion par le vent en ensemençant ou en installant de la paille et du géotextile selon l'avancement des travaux;
  - Couvrir les matériaux en piles d'un géotextile s'ils ne sont pas utilisés pendant plus de 24 h;
  - Favoriser un tracé pour le camionnage évitant les secteurs résidentiels.

Surveillance

Les concentrations en particules fines et totales seront suivies et mesurées par l'entremise de stations d'échantillonnage de part et d'autre des chantiers afin de discriminer la contribution des effets du chantier sur la dispersion des poussières. Les stations seront installées en fonction de la direction des vents, du type de travaux et de la présence de zones sensibles. La surveillance s'effectuera entre avril et octobre, aux deux semaines, dans les zones où des travaux auront lieu. Par ailleurs, la station d'échantillonnage de l'île des Sœurs permettra de suivre de façon globale la qualité de l'air dans ce secteur.

Les données de surveillance seront disponibles au public via un site web de même que les mesures correctrices mises en place.



Projet de corridor du

nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Principaux jalons du projet et du processus environnemental
Major project and environmental process milestones

2012 — Évaluation environnementale / Environmental Assessment

2013 – 2014 — Réalisation de plusieurs études environnementales sectorielles / Realisation of many sectorial environmanental studies

2015 — Début de la construction du projet / Start of project construction

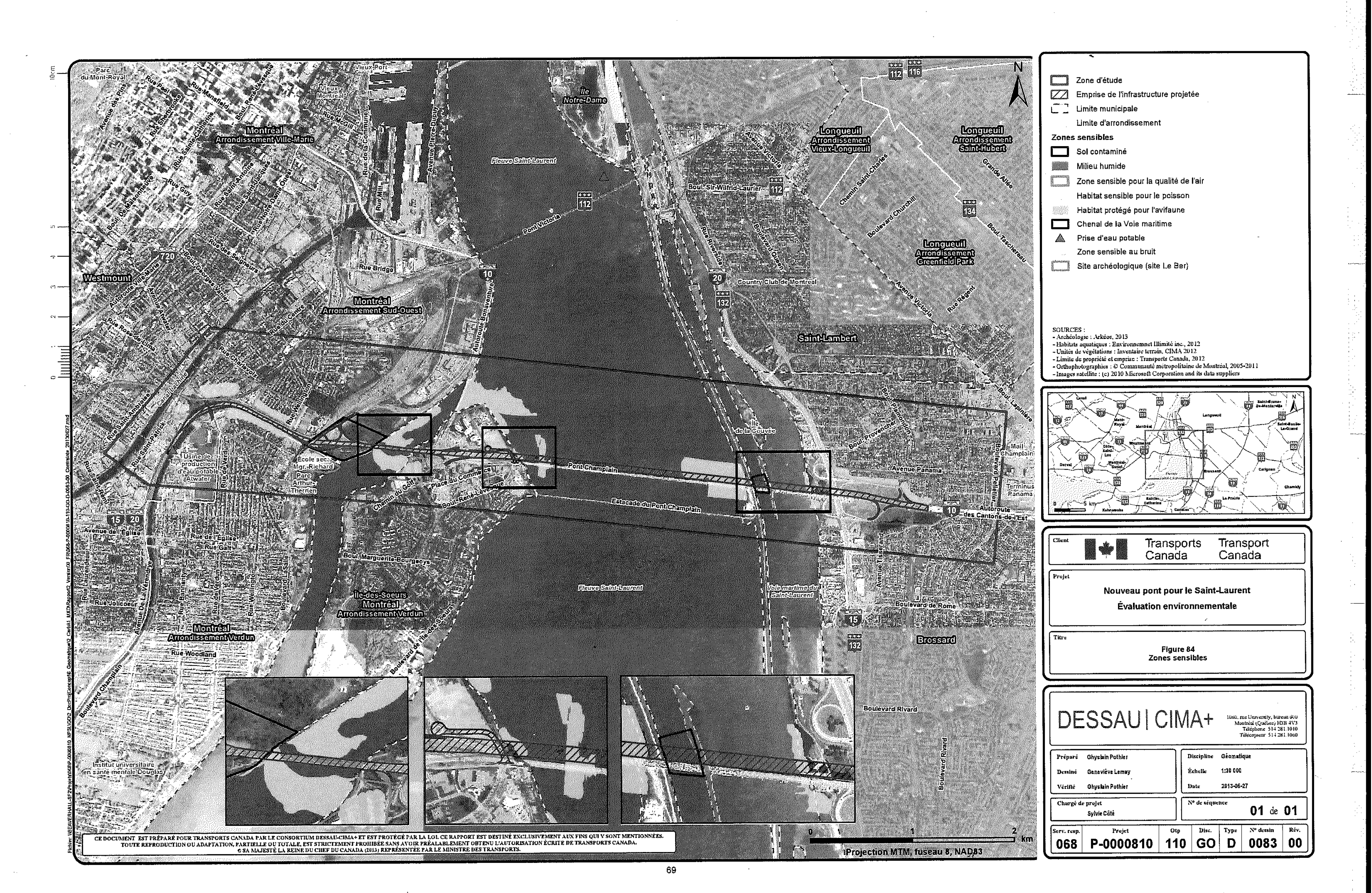
Surveillance environnementale durant la construction / Environmental monitoring during Construction

Mise en œuvre des projets de compensation / Implementation of compensation projects

2020 — Fin de la construction / End of construction

Suivi environnemental / Environmental follow-up

Séance d'information sur le déplacement de pylônes d'Hydro-Québec Brossard, 15 octobre 2014



Zone d'étude
Emprise de l'infrastructure projetée
Limite municipale
Limite d'arrondissement
Zones sensibles
Sol contaminé
Milieu humide
Zone sensible pour la qualité de l'air
Habitat sensible pour le poisson
Habitat protégé pour l'avifaune
Chenal de la Voie maritime
Prise d'eau potable
Zone sensible au bruit
Site archéologique (site Le Ber)
SOURCES :
- Archéologie : Arkéos, 2013
- Habitats aquatiques : Environnement Illimité inc., 2012
- Unités de végétations : Inventaire terrain, CIMA 2012
- Limite de propriété et emprise : Transports Canada, 2012
- Orthophotographies : © Communauté métropolitaine de Montréal, 2005-2011
- Images satellite : (c) 2010 Microsoft Corporation and its data suppliers
Client
Transports Canada
Transport Canada
Projet
Nouveau pont pour le Saint-Laurent
Évaluation environnementale
Titre
Figure 84
Zones sensibles
DESSAU | CIMA+
Préparé Ghyslain Pothier
Dessiné Geneviève Lemay
Vérifié Ghyslain Pothier
Discipline Géomatique
Échelle 1:30 000
Date 2013-06-27
Chargé de projet Sylvie Côté
N° de séquence 01 de 01
Serv. resp. 068
Projet P-0000810
Otp 110
Disc. GO
Type D
N° dessin 0083
Rév. 00
Montréal
Arrondissement Ville-Marie
Arrondissement Sud-Ouest
Arrondissement Verdun
Westmount
Longueuil
Arrondissement Vieux-Longueuil
Arrondissement Saint-Hubert
Arrondissement Greenfield Park
Saint-Lambert
Brossard
Île-des-Soeurs
Île Notre-Dame
Fleuve Saint-Laurent
Voie maritime du Saint-Laurent
Pont Victoria
Pont Champlain
Estacade du Pont Champlain
Country Club de Montréal
Usine de production d'eau potable Atwater
Institut universitaire en santé mentale Douglas
Autoroute des Cantons-de-l'Est
Boulevard Rivard
Boulevard de Rome
Avenue Panama
Projection MTM, fuseau 8, NAD83
0 1 2 km
CE DOCUMENT EST PRÉPARÉ POUR TRANSPORTS CANADA PAR LE CONSORTIUM DESSAU-CIMA+ ET EST PROTÉGÉ PAR LA LOI. CE RAPPORT EST DESTINÉ EXCLUSIVEMENT AUX FINS QUI Y SONT MENTIONNÉES. TOUTE REPRODUCTION OU ADAPTATION, PARTIELLE OU TOTALE, EST STRICTEMENT PROHIBÉE SANS AVOIR PRÉALABLEMENT OBTENU L'AUTORISATION ÉCRITE DE TRANSPORTS CANADA. © SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA (2013) REPRÉSENTÉE PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS.

Gouvernement du Canada | Government of Canada

Canada

Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

Formulaire pour commentaires - Session d'information sur le déplacement de pylônes d'Hydro-Québec

** Veuillez prendre note que les renseignements fournis dans les parties A et B peuvent être utilisés à des fins statistiques ou à des fins d'évaluation, dans cadre du processus de planification du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Ces renseignements peuvent également être divulgués à Hydro-Québec, afin de permettre à la société d'État d'administrer les travaux associés au déplacement des pylônes électriques. Ils peuvent également être résumés et rendus publics, notamment par l'entremise du site Web pour le Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Bien que nous ne vous ayons pas demandé de fournir de renseignement personnel, veuillez prendre note que toute donnée personnelle, s'il y a lieu, sera supprimée de vos commentaires avant que ceux-ci ne soient fournis à Hydro-Québec ou rendus publics.*

PARTIE A – *Commentaires sur la session d'information* (organisation, information partagée, etc.)
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de cette séance d'information : /10

PARTIE B – *Commentaires sur le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent*

Project de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent
Infrastructure Canada
800, boulevard René-Lévesque Ouest
Bureau 638, 6e étage
Montréal (Québec)
H3B 1X9

Courriel: +NPSL/NBSL@INFC.gc.ca
Site web: www.infc.gc.ca/npsl
Fax: (514) 283-1084


Government of Canada Gouvernement du Canada

Government of Canada Marks Early Completion of the Île des Soeurs Temporary Causeway-Bridge

News Release

Bypass to minimize traffic impacts during construction of the new bridge for the St. Lawrence corridor project

September 29, 2014 – Verdun, Quebec – Infrastructure Canada

Minister Lebel today marked the early completion of the Île des Soeurs temporary causeway-bridge, an important milestone in the new bridge for the St. Lawrence corridor project.

Over the next few weeks, traffic will be diverted from the existing Île des Soeurs Bridge to this new bypass bridge. This measure will improve safety and minimize traffic disruptions until a new Île des Soeurs Bridge is built. An extra lane dedicated to public

transit and a widened multi-use path will improve traffic flow in the corridor and enhance the safety of cyclists and pedestrians during upcoming construction.

The Government of Canada is committed to having the new bridge for the St. Lawrence in service by 2018 and to having the remainder of the corridor project, including the reconstruction of Autoroute 15 and the new Île des Soeurs Bridge, completed by 2020.

Quick facts

- The temporary causeway-bridge (bypass bridge) will allow for an uninterrupted flow of traffic during the construction of the permanent Île des Soeurs Bridge as part of the new bridge for the St. Lawrence corridor project.
- The new bridge for the St. Lawrence, including the new Île des Soeurs Bridge, will be built responsibly, as a public-private partnership to provide best value for money for Canadians and to ensure that the project will be delivered on time and on budget.
- The new bridge for the St. Lawrence corridor project will create thousands of jobs and have a positive impact on the Canadian economy.

Quotes

"This is an important milestone worthy of celebration. Completed months ahead of schedule and on budget, the causeway-bridge will ensure that people from the Montreal region can continue to travel through the region with minimal disruptions during the construction of the new bridge for the St. Lawrence. Looking forward, the new bridge for the St. Lawrence corridor project will be a valuable addition to the greater Montréal region."

- The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities, and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Related Products

- For information about the upcoming construction blitzes required to put the causeway-bridge in service

Associated links

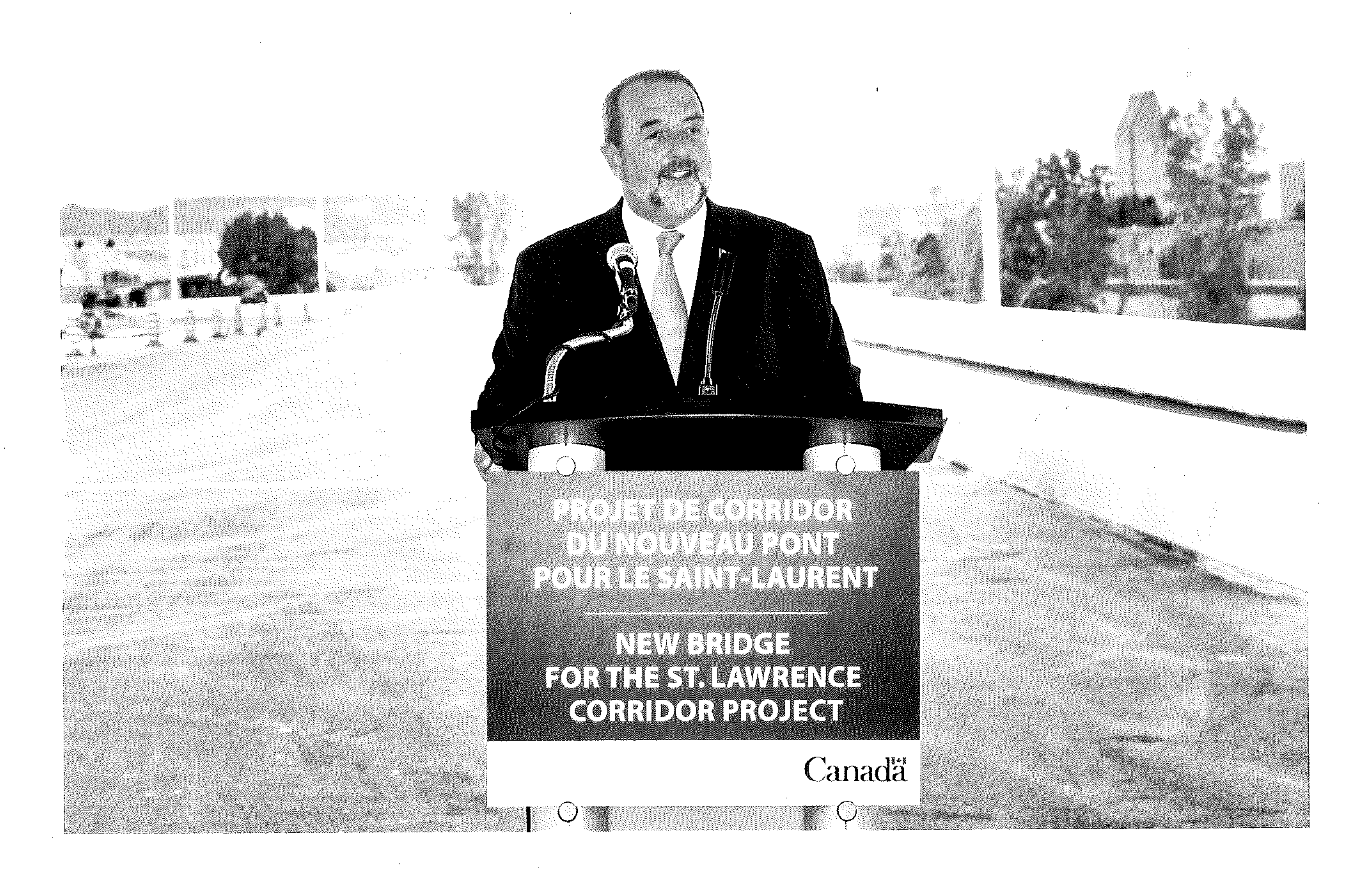
- Learn more about the new bridge for the St. Lawrence corridor project
- To see the REAL-TIME progress of the temporary causeway-bridge worksite

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Toll-free 1-877-250-7154
Email: media@infc.gc.ca
Twitter: @INFC_eng
Website: Infrastructure Canada

Jean-Vincent Lacroix
Director, Communications
Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI)
Office: 450-651-8771, ext. 232
Cell: 514-249-1940
jlacroix@pjcci.ca





Search for related information by keyword

Infrastructure Canada | Transport | Government and Politics | Economics and Industry | Economic Action Plan

Date modified:

2014-09-29



Gouvernement du Canada Government of Canada

Le gouvernement du Canada souligne l'achèvement hâtif du pont-jetée temporaire de l'Île-Sœurs

Communiqué de presse

Le pont de contournement permettra de réduire au minimum l'impact sur la circulation pendant la réalisation du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le 29 septembre 2014 – Verdun (Québec) – Infrastructure Canada

Le ministre Lebel a souligné aujourd'hui l'achèvement hâtif du pont-jetée de l'Île-des-Sœurs, qui constitue une étape importante dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Au cours des prochaines semaines, la circulation sera détournée de l'actuel pont de l'Île-des-Sœurs vers le nouveau pont de contournement. Cette mesure permettra d'améliorer la sécurité et de réduire au minimum les impacts sur la circulation, jusqu'à la construction du nouveau pont de l'Île-des-Sœurs. Une voie additionnelle réservée au transport en commun et une piste multifonctionnelle élargie permettront également d'améliorer la circulation dans le corridor et la sécurité des cyclistes et des piétons lors de la construction à venir.

Le gouvernement du Canada est déterminé à mettre en service le nouveau pont pour le Saint-Laurent d'ici 2018, ainsi qu'à terminer le reste du corridor, y compris la réfection de l'autoroute 15 et le nouveau pont de l'Île-des-Sœurs, d'ici 2020.

Les faits en bref

- Le pont-jetée temporaire (pont de contournement) permettra la circulation ininterrompue des véhicules pendant les travaux de construction du pont permanent de l'Île-des-Sœurs, dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.
- Le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, qui comprend le nouveau pont de l'Île des Soeurs, sera réalisé de manière responsable, à titre de partenariat public-privé, afin d'offrir aux contribuables canadiens le meilleur rapport qualité-prix et de garantir que le projet sera exécuté en respectant les échéances et le budget établis.

- Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent créera des milliers d'emplois et aura un impact positif sur l'économie canadienne.

Citations

« Il s'agit d'une étape importante qui doit être soulignée. Le projet de construction du pont-jetée, qui est réalisé plusieurs mois à l'avance et en respectant le budget prévu, garantira que les gens de la région de Montréal pourront continuer de se déplacer dans la région avec le moins de perturbations possible pendant les travaux de construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent représentera un atout précieux pour la grande région de Montréal. »

- L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Produits connexes

- Pour plus d'informations au sujet des travaux de construction à venir pour assurer la mise en service du pont-jetée

Liens connexes

- Pour en savoir plus au sujet du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent
- Pour voir les progrès en temps réel de la construction du pont-jetée temporaire

Contacts

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales,
ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613 943-1838

Infrastructure Canada
613 960-9251
Sans frais : 1-877-250-7154
Courriel : media@infc.gc.ca
Twitter : @INFC_fra
Site Web : Infrastructure Canada

Jean-Vincent Lacroix
Directeur des Communications
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI)

Bureau : 450 651-8771, poste 232
Cell. : 514 249-1940
jlacroix@pjcci.ca





Recherche d'information connexe par mot-clés

Infrastructure Canada | Transport | Plan d'action économique | Gouvernement et vie politique | Économie et industrie

Date de modification :

2014-09-29



Government of Canada Gouvernement du Canada

Government of Canada Moving Forward on the New Bridge for the St. Lawrence

News Release

Design of the new bridge unveiled

June 27, 2014 – Montréal, Quebec – Infrastructure Canada

Minister Lebel today presented the design for the New bridge for the St. Lawrence — one of the largest infrastructure projects in North America.

The design of the new bridge to replace the Champlain Bridge was the result of a collaborative process. An architectural review panel comprised of architect Poul Ove Jensen from Dissing+Weitling, local firm Provencher Roy, the City of Montréal, Mission Design, Heritage Montréal, the Ordre des ingénieurs du

Québec and the Ordre des architectes du Québec developed the design in collaboration with Arup, the New bridge for the St. Lawrence corridor project engineering consultants.

Qualified proponents invited to participate in the project's Request for Proposals (RFP) stage will have to comply with the architectural requirements presented today.

The Government of Canada also announced that there has been a strong response to the project's Request for Qualifications (RFQ). Six consortia comprised of numerous international and Canadian firms have responded to the RFQ (Request for Qualifications). The three highest scoring qualified respondents will be invited to participate in the RFP (Request for Proposals) which will be launched next month.

Following the competitive process, the Government of Canada will award the contract to the proponent with the lowest cost, technically compliant bid to ensure the best value for Canadian taxpayers. The Government of Canada is committed to having the New Bridge for the St. Lawrence in service in 2018 and to having the remainder of the corridor completed by 2020.

Quick facts

- On October 5, 2011, the Government of Canada announced it will be building a New bridge for the Saint-Lawrence.
- The new bridge for the St. Lawrence will be built responsibly, as a public-private partnership to provide best value for

money for Canadians and to ensure that the project will be delivered on time and on budget.

- This project will create thousands of jobs and have a positive impact on the Canadian economy.

Quote

"I am pleased to present the design of the new bridge, which was developed in collaboration with local and provincial architectural experts. The New bridge for the St. Lawrence will reflect the Greater Montréal region's unique features and will have a positive impact on its landscape for generations to come.

I am also pleased to announce the significant interest from industry in working on the New bridge for the St. Lawrence corridor project. This response reflects the magnitude and importance of this project, the rigor of the planning process, and the spirit of collaboration we've fostered with our partners.

Our Government is working collaboratively with our partners to move the New bridge for the St. Lawrence corridor project forward in an accelerated fashion. We are committed to delivering a safe, reliable, long-lasting bridge, constructed in a timely, cost-effective, environmentally responsible manner."

- The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Related products

- To read more about the process to develop the bridge design.
- To read about the responses to the RFQ (Request for Qualifications).

Associated links

- View a video and photos of the bridge design.
- Learn more about the New Bridge for the St. Lawrence.
- Learn more about the Request for Qualifications.

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and
Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Toll-free 1-877-250-7154
Email: media@infc.gc.ca
Twitter: @INFC_eng
Website: Infrastructure Canada





Search for related information by keyword

Infrastructure Canada | Transport | Health and Safety

Government and Politics | Economics and Industry | Economic Action Plan

Date modified:

2014-06-27

 Gouvernement du Canada Government of Canada

Le gouvernement du Canada va de l'avant avec le nouveau pont pour le Saint-Laurent

Communiqué de presse

Dévoilement du design du nouveau pont

Le 27 juin 2014 – Montréal (Québec) – Infrastructure Canada

Le ministre Lebel a présenté aujourd'hui le design du nouveau pont pour le Saint-Laurent, un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord.

Le design du nouveau pont visant à remplacer le pont Champlain est le fruit d'une collaboration. Un comité d'examen architectural composé de l'architecte Poul Ove Jensen de Dissing+Weitling, de la firme locale Provencher Roy, de la Ville de Montréal, de Mission Design, d'Héritage Montréal, de l'Ordre des ingénieurs du Québec et de l'Ordre des architectes du

Québec ont élaboré ce design en collaboration avec Arup, la firme d'ingénieurs-conseils chargée du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Les soumissionnaires qualifiés invités à participer à l'étape de la demande de propositions pour le projet devront respecter les exigences architecturales présentées aujourd'hui. Le gouvernement du Canada a également annoncé que la demande de qualification (DDQ) lancée dans le cadre de ce projet a suscité beaucoup d'intérêt. Six consortiums formés de plusieurs entreprises canadiennes et internationales ont répondu à cette DDQ (demande de qualification). Les trois répondants ayant obtenu les notes les plus élevées seront invités à répondre à la demande de propositions, qui sera lancée le mois prochain.

À l'issue de ce processus concurrentiel, le gouvernement du Canada attribuera le contrat au soumissionnaire présentant la proposition offrant le prix le moins élevé tout en étant conforme sur le plan technique afin d'assurer le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens. Le gouvernement du Canada s'engage à assurer la mise en service du nouveau pont pour le Saint-Laurent en 2018, et à terminer les autres composantes du corridor d'ici 2020.

Les faits en bref

- Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il construira un nouveau pont pour le Saint-Laurent.

- Le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera construit de façon responsable, dans le cadre d'un partenariat public privé afin d'optimiser l'argent des Canadiens et de faire en sorte que le projet soit réalisé à temps et conformément au budget.
- Ce projet créera des milliers d'emplois et aura une incidence positive sur l'économie canadienne.

Citation

« Je suis fier de vous présenter le design du nouveau pont, élaborée en collaboration avec des experts en architecture locaux et provinciaux. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent reflétera les caractéristiques uniques de la grande région de Montréal et saura s'intégrer à son paysage pour les prochaines générations à venir.

Je suis également heureux de vous faire part de l'intérêt marqué que manifeste l'industrie à l'égard du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Cette réaction témoigne de l'envergure et de l'importance de ce projet, de la rigueur du processus de planification et de l'esprit de collaboration que nous avons instauré avec nos partenaires.

Notre gouvernement travaille en collaboration avec nos partenaires pour que le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent progresse rondement. Nous nous engageons à livrer un pont sécuritaire, fiable et durable, qui sera construit de manière efficace, en temps opportun et dans le respect de l'environnement. »

- L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Produits connexes

- Pour en savoir davantage sur le processus d'élaboration du plan du pont.
- Pour en savoir davantage sur les réponses à la demande de qualifications.

Liens connexes

- Pour voir une vidéo et des photographies du plan du pont.
- Pour en savoir davantage sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent.
- Pour en savoir davantage sur la demande de qualification.

Contacts

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales,
ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613 943-1838

Infrastructure Canada
613 960-9251
Sans frais : 1-877-250-7154
Courriel : media@infc.gc.ca
Twitter : @INFC_fra
Site Web : Infrastructure Canada





Recherche d'information connexe par mot-clés

- Infrastructure Canada
- Transport
- Santé et sécurité
- Plan d'action économique
- Gouvernement et vie politique
- Économie et industrie

Date de modification :

2014-06-27

Document d'information

Réponses à la demande de qualifications dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Signature on the St. Lawrence Group
Groupe Signature sur le Saint-Laurent

- SNC-Lavalin Capital Inc.
- ACS Infrastructure Canada Inc.
- HOCHTIEF PPP Solutions North America, Inc.
- SNC-Lavalin Major Projects Inc.
- Dragados Canada, Inc.
- Flatiron Construction Canada Limited
- SNC-Lavalin Inc.
- MMM Group Limited
- TY Lin International
- International Bridge Technologies Canada Inc.

St. Lawrence Corridor Mobility Partners
(Partenaires en mobilité du corridor Saint-Laurent)

- Cintra Infraestructuras, S.A.
- Hyundai Engineering & Construction Co., LTD
- Brookfield Financial Corp.
- Ferrovial Agroman S.A.
- The Louis Berger Group, Inc.
- Klohn Crippen Berger Ltd.
- Hardesty & Hanover, LLC
- Urban Systems Ltd.

Saint-Laurent Alliance (SLA)
Alliance Saint-Laurent (ASL)

- Kiewit Canada Development Corp.
- Macquarie Capital Group Limited
- Skanska Infrastructure Development Inc.
- Aecon Concession, une division d'Aecon Construction Group Inc.
- Construction Kiewit Cie
- Skanska Canadian Construction Services Inc.
- WSP Canada Inc.
- Buckland & Taylor, Ltd.
- Parsons Brinckerhoff Halsall, Inc.

Partenariat Nouveau pont pour le Saint-Laurent
(St. Lawrence New Bridge Partnership)

- OHL Infrastructure, Inc.
- DIF Infra 3 Canada Ltd.
- Acciona Concessions Canada Inc.
- Samsung E&C America Inc.
- Acciona Infrastructure Canada Inc.
- OHL Construction Canada Inc.
- Hatch Mott MacDonald Ltd
- Dessau Inc.
- Ramboll Denmark A/S
- Mainroad Holdings Ltd.

CONSORTIUM CORRIDOR 10-15
(Corridor 10-15 Consortium)

- VINCI Concessions SAS


Government of Canada | Gouvernement du Canada



- Bouygues Travaux Publics SA
- Meridiam Infrastructure NBSL ULC
- Fiera Axium Infrastructure Canada II L.P.
- Équipe 10-15 DBJV du Consortium Corridor
- AECOM Canada Ltd.
- Parsons Canada Ltd.

MONTREAL GATEWAY INFRASTRUCTURE GROUP
GROUPE INFRASTRUCTURE ACCÈS MONTRÉAL

- Plenary Group (Canada) Ltd.
- Astaldi S.P.A.
- Daelim Industrial Co., Ltd.
- Groupe Hexagone
- Egis Projects
- Eiffage SA
- Stantec Consulting Ltd.
- DM Engineering Co., Ltd
- AXOR Experts-Conseils Inc.
- T Ingénierie SA
- Greisch Ingénierie SA

Juin 2014



News Release
For Immediate Release

GOVERNMENT OF CANADA MOVING FORWARD ON THE NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE

Design of the new bridge unveiled

June 27, 2014 – Montreal, Quebec – Infrastructure Canada

Minister Lebel today presented the design for the New bridge for the St. Lawrence – one of the largest infrastructure projects in North America.

The design of the new bridge to replace the Champlain Bridge was the result of a collaborative process. An architectural review panel comprised of architect Poul Ove Jensen from Dissing+Weitling, local firm Provencher Roy, the City of Montreal, Mission Design, Heritage Montreal, the Ordre des ingénieurs du Québec and the Ordre des architectes du Québec developed the design in collaboration with Arup, the New bridge for the St. Lawrence corridor project engineering consultants.

Qualified proponents invited to participate in the project's Request for Proposals (RFP) stage will have to comply with the architectural requirements presented today.

The Government of Canada also announced that there has been a strong response to the project's Request for Qualifications (RFQ). Six consortia comprised of numerous international and Canadian firms have responded to the RFQ. The three highest scoring qualified respondents will be invited to participate in the RFP which will be launched next month.

Following the competitive process, the Government of Canada will award the contract to the proponent with the lowest cost, technically compliant bid to ensure the best value for Canadian taxpayers. The Government of Canada is committed to having the New Bridge for the St. Lawrence in service in 2018 and to having the remainder of the corridor completed by 2020.

Quick Facts

- On October 5, 2011, the Government of Canada announced it will be building a New bridge for the Saint-Lawrence.
- The new bridge for the St. Lawrence will be built responsibly, as a public-private partnership to provide best value for money for Canadians and to ensure that the project will be delivered on time and on budget.
- This project will create thousands of jobs and have a positive impact on the Canadian economy.

Quotes

"I am pleased to present the design of the new bridge, which was developed in collaboration with local and provincial architectural experts. The New bridge for the St. Lawrence will reflect the Greater Montreal region's unique features and will have a positive impact on its landscape for generations to come.

I am also pleased to announce the significant interest from industry in working on the New bridge for the St. Lawrence corridor project. This response reflects the magnitude and importance of this project, the rigor of the planning process, and the spirit of collaboration we've fostered with our partners.

Our Government is working collaboratively with our partners to move the New bridge for the St. Lawrence corridor project forward in an accelerated fashion. We are committed to delivering a safe, reliable, long-lasting bridge, constructed in a timely, cost-effective, environmentally responsible manner."



The Honourable Denis Lebel
Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Related Products

To read about the original announcement about the launch of the procurement process, visit: http://news.gc.ca/web/article-en.do?nid=820529

Additional Links

Learn more about the New Bridge for the St. Lawrence by visiting http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-eng.html

Learn more about the Request for Qualifications at: https://buyandsell.gc.ca/procurement-data/tender-notice/PW-NB-001-64871

- 30 -

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Toll free: 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Follow us on Twitter at @INFC_eng

Backgrounder

Architectural quality of the new bridge for the St. Lawrence

The Government of Canada, together with the community, has always wanted the new bridge for the St. Lawrence to be a world-class corridor with a visual identity that contributes positively to its status as the primary gateway to Montreal, reflects the community's special characteristics, and suits the context and environment in which it will be built.

BACKGROUND

As with the other project components, the Government of Canada is taking a collaborative approach to the architectural component of the new bridge.

In the summer of 2013, the Government of Canada, in conjunction with the City of Montreal, began to study various options for ensuring that the new bridge has architectural quality.

All of the experts consulted during the study agreed that in order to ensure the architectural quality of the new bridge, a prescriptive approach would have to be taken with respect to its essential architectural components.

In accordance with the findings of the study, Arup, the engineering consults hired by Infrastructure Canada, commissioned Dissing+Weitling and the Montreal company Provencher Roy to determine the shape and geometry that the essential architectural components of the new bridge will be required to have.

The Government of Canada also created an Architectural Review Panel to support it in this endeavour.

The panel, whose mission is to provide advice on the identification and ranking of project components that merit special architectural consideration, is made up of Arup, Dissing+Weitling, Provencher Roy, the City of Montreal, Mission Design, Heritage Montreal, the Ordre des ingénieurs du Québec and the Ordre des architectes du Québec.

The private partner that is ultimately selected will be responsible for the final design of the bridge and will have some flexibility to choose construction materials and techniques.

By taking this approach to ensure that the new bridge has architectural quality, the Government of Canada is going beyond the practices normally used for similar public-private partnership projects.

The Government of Canada believes that this collaborative approach will result in an architecturally distinctive new bridge that is worthy of its role as the gateway to Montreal, that will be a source of pride for Canadians in Montreal and across the country, and that is completed on budget and on time.

June 2014



SPEAKING NOTES FOR

THE HONOURABLE DENIS LEBEL

MINISTER OF INFRASTRUCTURE, COMMUNITIES AND INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS, AND

MINISTER OF THE ECONOMIC DEVELOPMENT AGENCY

OF CANADA FOR THE REGIONS OF QUEBEC

NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT UPDATE

MONTREAL, QUEBEC

JUNE 27, 2014

Check against delivery

Bon matin à tous et merci d'être avec nous aujourd'hui.

C'est un grand plaisir d'être ici afin de vous informer des derniers développements dans le dossier du corridor du Nouveau pont pour le Saint-Laurent.

C'est avec une grande fierté aujourd'hui que je peux vous dire que nous avons franchi une étape que les gens de la grande région de Montréal attendaient avec impatience. Pour la première fois aujourd'hui, je peux vous montrer de quoi aura l'air le Nouveau pont pour le Saint-Laurent!

Je tiens à vous rappeler que le nouveau pont aura six voies pour les automobiles, un corridor à usage exclusif pour le transport en commun ainsi qu'une piste multifonctions. On parle donc d'une infrastructure différente du pont actuel – vraiment, un nouveau pont.

L'an prochain, nous commencerons à construire le nouveau pont et il sera en service en 2018. L'ensemble du corridor sera complété d'ici 2020, ce qui va améliorer la sécurité routière et la fluidité de la circulation.

To my right are architects Poul Ove Jensen and Claude Provencher. They have both worked on the architectural committee, alongside many local experts as well as our partners, such as the City of Montreal, Mission Design, Heritage Montreal, l'Ordre des architectes du Québec and l'Ordre des ingénieurs du Québec.

The work they have achieved is absolutely critical to the construction of the bridge by the consortium that will later be selected.

Concernant le processus de sélection de ce consortium, je dois vous dire que la compétition est féroce. Six consortiums ont répondu à la demande de qualifications.

Il s'agit d'une étape initiale qui nous permet de faire le tri et de déterminer quels sont les trois consortiums auxquels nous demanderons une proposition plus étoffée. Cette prochaine phase sera lancée au cours des semaines à venir.

Ces six consortiums se composent de plusieurs firmes internationales ainsi que des entreprises canadiennes. Les détails se trouvent sur le site web du projet du Nouveau pont.

On s'attendait à ce haut niveau de compétition, puisque le projet du Nouveau pont est l'un des plus intéressants au monde en ce moment.

Il faut rappeler que le projet ne comprend pas seulement la construction du nouveau pont, mais aussi des travaux sur tout le corridor de ce pont.

On parle donc aussi d'un nouveau pont pour l'Île-des-Sœurs, de la reconstruction et de l'élargissement de l'autoroute 15 afin qu'elle comporte une troisième voie. Comme je le disais plus tôt, les travaux sur le corridor au complet doivent se terminer en 2020.

Évidemment, ces projets auront des impacts positifs pour la grande région de Montréal et nous nous attendons à ce que 30 000 emplois soient créés au cours des prochaines années. Il en découlera aussi plusieurs opportunités d'affaires pour nos entreprises locales.

Comme vous le savez, notre gouvernement conservateur dit ce qu'il fait, et il fait ce qu'il dit. Nous vous avons promis que le Nouveau pont serait ouvert à la circulation pour 2018, et nous tenons parole.

Évidemment, il ya plusieurs étapes à franchir afin d'atteindre cet objectif. S'arrêter sur un design est l'une de ces étapes, mais il faut aussi définir le tracé du projet.

Évidemment, il y a plusieurs facteurs techniques qui sont pris en considération lors de l'élaboration du tracé. Nous avons travaillé de près avec la ville de Montréal afin de déterminer quel serait le meilleur emplacement.

Notre objectif est bien évidemment de minimiser l'impact de la construction du Nouveau pont et de son corridor sur la population.

Le tracé que nous avons sélectionné nécessite que le gouvernement du Canada fasse l'acquisition de plusieurs terrains. La vaste majorité de ces terrains sont publics – ils appartiennent à la ville de Montréal ou au

gouvernement du Québec, par exemple. En fait, 99,7% des terrains sont publics.

Le processus d'acquisition de ces terrains va déjà bon train grâce à la collaboration de nos différents paliers de gouvernement.

Il demeure toutefois que 0,3% des terrains en question sont des propriétés privées.

L'acquisition de ces terrains privés est absolument essentielle afin de pouvoir élargir l'autoroute 15, et assurer la sécurité et la fluidité de la circulation dans le corridor du pont. La situation actuelle, selon tous nos experts, serait intenable.

Il est donc impossible d'aller de l'avant sans avoir un impact sur les gens dont les résidences sont les plus rapprochées de l'autoroute 15. Plus spécifiquement, nous parlons ici de 16 propriétés résidentielles ainsi qu'une portion de la cour arrière d'un immeuble à condos.

Ces gens ont été contactés et ils ont été conviés à rencontrer des représentants du gouvernement au cours des jours à venir. Nous nous attendons à négocier avec ces gens sur une base individuelle avec l'objectif de faire l'acquisition de leurs propriétés.

Nous aurions évidemment souhaité n'avoir aucun impact sur les résidents avoisinant mais cela s'avérait impossible. Je peux toutefois vous affirmer

que nous avons analysé et raffiné tous les scénarios possibles afin de réduire au minimum le nombre de citoyens concernés. À titre d'exemple, le projet d'échangeur Turcot a affecté 106 résidences.

As we are working on an accelerated schedule to build the New Bridge and its corridor, it is extremely important for us to keep working in collaboration with the Government of Quebec and our municipal partners.

It is especially true when it comes to our will to work with Quebec on the matter of public transit on the new bridge.

I wish to reiterate that Quebec's request for a hybrid transit solution that works for both buses and light rail, was well received by our Government.

It aligns perfectly with our plans and it will not slow anything down.

Mes amis, ce grand projet devient vraiment du concret. C'était un plaisir de vous informer des derniers développements aujourd'hui et j'ai hâte que les travaux de construction commencent l'été prochain.

Je sais parfaitement ce que vous êtes venu voir ici. Sans plus tarder, je cède la place à M. Glen Carlin, et ensuite vous pourrez enfin voir ce dont aura l'air le Nouveau pont pour le Saint-Laurent!

Mes amis, j'ai fini de vous faire attendre. En exclusivité, voici une présentation sur les premières images du nouveau pont!

APRÈS LA PRÉSENTATION

Merci, Poul, pour cette très bonne présentation.

Cette présentation est la preuve qu'en travaillant en équipe, en intégrant le milieu et les parties prenantes, on obtient de très bons résultats. Car il ne faut pas se tromper, pour en arriver à ce stade-ci du processus, il a fallu beaucoup de travail d'équipe.

Architectural criteria were introduced very early in the process, as you will see, our approach has delivered very good results.

They have worked rigorously. We want a beautiful bridge. We also want it to be built rapidly and to respect taxpayers' capacity to pay for it. These conditions were met with great success. Those who worked on it truly deserve a round of applause!

Évidemment, le consortium qui construira le pont pourra faire preuve d'une certaine créativité concernant les matériaux et les méthodes de construction.

Dans le travail final qui sera effectué dans la construction du pont, il y aura une flexibilité sur les moyens, mais nous serons inflexible sur le résultat : nous voulons un beau pont, et un pont qui va durer 125 ans.

Mes amis, notre gouvernement vous a promis de bâtir ce pont dans les meilleurs délais.

À chaque jour, nous démontrons que l'objectif est clairement fixé et que nous nous sommes donnés les moyens de l'atteindre.

Je peux vous garantir que nous allons continuer à travailler fort et que nous allons maintenir le cap. Comme je l'ai dit dès le début, vous avez ma parole de bleuet!

Merci beaucoup pour votre attention et bonne journée à tous!

QUESTIONS AND ANSWERS
NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT

A) KEY TOPICS OF THE EVENT

Architecture 2

Update on procurement process 5

Canada-Quebec collaboration 12

*Land acquisitions: *See attached joint document prepared by Infrastructure Canada and Public Works and Government Services Canada*

B) OTHER QUESTIONS THAT MAY ARISE

Tolling 15

Overall project timelines 20

NBSL project general 21

Procurement process general 23

Projects costs and economy 25

Integrity of procurement process 27

Environment 28

Existing Champlain Bridge 29

A) KEY TOPICS OF EVENT

Architecture

Q1. Exactly how will proponents be required to comply with the architectural directives?

A1. Proponents will have to comply with a definition design to be considered technically compliant. A definition design illustrates the form and / or geometry of the bridge, the engineering components that include the essential architectural features that bidders will need to comply with.

Q2. Who are the participants of the architectural review committee?

A2. The committee includes Arup, the architectural firm Dissing+Weitling, the local firm Provencher Roy, the City of Montreal, Mission Design, Heritage Montreal, l'Ordre des ingénieurs du Québec, and l'Ordre des architectes du Québec.

Q3. How long did the committee work on the bridge design?

A3. The committee met six times between January and June 2014. In the coming weeks, other technical meetings will likely take place to finalize certain details of the definition design.

Q4. Did the local experts influence the design?

A4. Over the past few months, local members of the committee, who were asked to participate because of their expertise, absolutely influenced the design and integrated the unique features of Montreal into the design.

Q5. How much more will the project cost due to the architectural requirements?

A5. The inclusion of the architectural design will stay within the Government of Canada's overall budget for the project. It is estimated that the architectural requirements will have a relatively minimal impact on the cost of the project. We have raised the bar through this exercise and have gone beyond what is typical practice for PPPs in Canada. This goes to show what can be accomplished by introducing architects early on in the process.

Q6. Will the final design of the bridge look exactly like the design proposed by the Government of Canada?

A6. Proponents will have some flexibility to propose concepts that are slightly different than the Government of Canada's design. That said, their proposals must largely respect the definition design, which illustrates the form and / or approximate geometry that includes essential architectural features that bidders must comply with.

Q7. What will the distance between piers be?

A7. The distance between piers will be a minimum of 65m as compared to 50m for the existing Champlain Bridge.

Q8. Will there be preventative barriers on the new bridge?

A8. Yes, preventative barriers will be included on the new bridge. The barriers will integrate onto the new bridge in such a way so as to not have a negative impact on architectural quality and maximize views to the city.

Q9. How come the general public was not consulted on the design?

A9. As you know, the timelines for the project are extremely tight. The bridge design had to be integrated into the Request for Proposals, which will be released to proponents this July. As you may recall, an

international design competition was not feasible for this same reason. That being said, this is why an architectural review committee was formed, which includes experts that represent the local community.

Q10. Will there be viewing areas on the new bridge?

A10. Yes, it is anticipated that there will be several viewing areas on the new bridge, designed to showcase the views to the City of Montreal and surrounding landscape. In addition to being a unique architectural feature, the curve of the bridge towards the city also helps to showcase the view for motorists.

Q11. Are the slanted piers technically feasible?

A11. The slanted piers, another unique architectural feature, are absolutely technically feasible. The architects worked in concert with the engineers to ensure that every architectural feature was technically feasible and could meet the Government of Canada's technical requirements, including a 125-year design life.

Q12. Why did you not require the new bridge be constructed with steel given all of the issues with cement?

A12. While different materials, including cement and steel, were considered as part of the business case process, proponents to the RFP can propose materials of their choice as long as they respect the rigorously defined technical specifications and performance criteria that will meet a 125-year design life. Proponents will have to be technically compliant to be considered as a private partner.

Q13. How will you ensure that the new bridge for the St. Lawrence has a 125-year design life?

A13. This information will be detailed in the forthcoming Request for Proposals. There will be certain technical specifications that proponents will have to comply with. These technical specifications

will be rigorously defined to ensure the new bridge has a 125-year design life.

Q14. With the proposed design, won't there be a safety issue with the potential for ice falling on cars?

A14. There will not be a safety issue with the proposed design. The cables will not fall over the lanes and the design specifications of the RFP will include a mechanism to prevent ice build-up.

Q15. What will the name of the new bridge be?

A15. The Government of Canada has mobilized considerable resources to ensure the new bridge is in service in 2018. The government will consider this question in due time. No name has been discarded.

Update on procurement process

Request for Qualifications

Q16. What are the timelines of the procurement process?

A16. The RFQ submission deadline was May 7 and responses are currently being evaluated. The three highest-ranked, qualified respondents will be invited to submit fully developed proposals.

The RFP is scheduled to be released to proponents in July and the submission deadline will be February 2015. The preferred proponent will be announced in April 2015 and the final Project Agreement should be signed a few months later (July 2015).

The new bridge for the St. Lawrence will be in service in 2018. The other components of the project such as Autoroute 15 and the Île des Sœurs Bridge will be completed by 2020.

Q17. Are the timelines realistic? Is seven months enough time for proponents to prepare their RFP submission? Will this result in higher costs due to risks being taken by the private sector?

A17. The project timelines have been defined and validated by engineers and other experts following a rigorous examination of the project schedule.

Our PPP experts have determined that seven months is adequate for the preparation of an RFP submission and is in the range of a typical PPP procurement process timeline.

Q18. Why was the RFQ submission deadline extended to May 7?

A18. The RFQ for the NBSLC project was extended to May 7, 2014 due to industry requests. This will have no impact on project timelines.

Q19. How many responses to the RFQ were received? Who submitted responses?

A19. Six multi-national consortiums submitted responses to the RFQ.

Q20. Who are the six respondents?

A20. As each consortium includes many different companies, the list will be posted on the project's website shortly.

Q21. Will the government accept a bid from a consortium that includes SNC-Lavalin or Cima+ or anyone else implicated by the Charbonneau Commission?

A21. The Government of Canada has implemented an open, fair, competitive and transparent contracting process based on a commercially accepted PPP procurement approach and Public Works and Government Services Canada (PWGSC) smart procurement principles.

It is characterized by significant industry engagement, robust governance and the use of independent third parties such as a fairness advisor. Proponents are required to comply with all applicable laws and PWGSC's Integrity Framework.

Under PWGSC's Integrity Framework, proponents that have been convicted of, or have plead guilty but were absolutely or conditionally discharged of, any of the PWGSC listed offences in Canada, or similar offences abroad in the past ten years are ineligible to do business with PWGSC.

Additional information about PWGSC's Integrity Framework can be found at http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/apropos-about/ci-if-eng.html.

The Government of Canada will accept a bid from any consortium that meets the requirements of the RFQ, the RFP and PWGSC 's Integrity Framework.

Q22. Why did you wait until now to release the names of the six respondents?

A22. We were simply waiting for today's event to provide an update on the procurement process and announce the strong market interest this project has received. The full list of respondents will be posted on the project's website and the three shortlisted proponents will be announced in due time.

Q23. How will the three shortlisted respondents resulting from the RFQ be chosen?

A23. The respondents to the RFQ will be ranked using the criteria defined in the RFQ.

Overall, the goal of the RFQ process is to determine the most qualified respondents for the project based on their financial strength and technical ability to complete the project within the prescribed timeline.

Evaluation criteria in the RFQ includes:

- Demonstration of financial capability and financing abilities
- Experience in team partnering
- Experience designing and constructing bridges and highways
- Experience operating and maintaining bridges and highways
- Experience operating and maintaining tolling systems

An evaluation committee is currently evaluating RFQ responses.

Q24. Will you make public the reasons for selecting/rejecting the qualified proponents?

R.24 Due to statutory limitations regarding the handling and communication of third party information; the Government of Canada will not make public the reasons for the acceptance or rejection of responses received. The information contained within the responses are commercially confidential in nature.

Q25. Can non-selected proponents appeal your decision?

A25. The results of the evaluation are final. The Respondents are ranked in accordance to rigorous assessment, based on the clearly articulated criteria posted in the RFQ. The onus was placed on respondents to clearly demonstrate their compliance with each of the areas of assessment.

If pressed:

As is the case in all procurement activities undertaken by the Government of Canada, respondents are free to appeal the decision via administrative tribunals or the courts.

Q26. Who is on the RFQ evaluation committee?

A26. The evaluation committee is comprised of government officials (public servants) and private sector advisors who are reputable

subject matter experts in their field and who underwent training in advance of the evaluation process. The committee is being overseen by a fairness monitor.

Q27. How have you been ensuring there is no bias in the RFQ evaluation?

A27. A rigorous, objective, consensus-based evaluation process which reflects PPP procurement best practices has been implemented.

There are separate teams of experts focused on different evaluation criteria. This way, no single evaluator sees the complete RFQ responses and scores. Each team will determine a consensus score for the criterion they are evaluating.

Members of the evaluation committee have no interaction with other evaluation teams or the respondents, and had to declare any conflict of interests. Evaluators were trained in advance and are reputable subject matter experts in their fields.

The process is being followed closely by a fairness monitor and a committee was put in place to review potential conflicts of interest or areas of unfair advantage.

Q28. How have you been ensuring integrity of the procurement process?

A28. The Government of Canada has implemented an open, fair, competitive and transparent contracting process based on a commercially accepted PPP procurement approach and Public Works and Government Services Canada (PWGSC) smart procurement principles.

It is characterized by significant industry engagement, robust governance and the use of independent third parties such as a fairness monitor.

In addition, all proponents are required to comply with PWGSC's Integrity Framework. Proponents that have been convicted of, or

have plead guilty but were absolutely or conditionally discharged of any of the PWGSC listed offences in Canada, or similar offences abroad in the past 10 years are ineligible to do business with PWGSC. Additional information about PWGSC's Integrity Framework can be found at http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/apropos-about/ci-if-eng.html

The verification of compliance with PWGSC's Integrity Framework is being performed.

Q29. What happens if one of the three selected proponents is convicted during the RFP process?

A29. Proponents are required to comply with PWGSC's Integrity Framework during the entire procurement process from solicitation (prequalification and request for proposal) to contract delivery.

The Proponent and any of the Proponent's Affiliates will also be required to remain free and clear of any convictions specified in the Integrity Provisions during the period of any contract resulting from this bid solicitation. PWGSC may terminate a contract for default if a conviction occurs post contract award, or may continue with the option to impose oversight and monitoring measures.

Request for Proposals

Q30. What is a Request for Proposals?

A30. The Request for Proposals (RFP) is the second stage of the competitive procurement process that will result in the selection of a private partner. The RFP is issued to the three shortlisted respondents qualified from the RFQ. Proponents will submit fully developed binding technical and financial proposals, including a fixed price and schedule. Proposals will be evaluated on technical and financial criteria. The RFP is scheduled to be released to the shortlisted proponents in July 2014.

Q31. How will the private partner be chosen during the RFP?

A31. Respondents will submit technical proposals that will contain engineering and construction plans, rigorously defined technical requirements and financial proposals that demonstrate accepted sound financial backing. The lowest price, technically compliant proposal will be chosen.

Q32. Will the RFP be publicly released?

A 32. In a public-private partnership procurement process, the RFP is only issued to the three shortlisted proponents resulting from the RFQ. Once the contract is signed with the private partner, the RFP can then be made available to the Public.

Information such as the final PPP contract amount and the final bridge design will be made public after the Project Agreement is signed with the private sector partner.

Certain details of the RFP, such as the work of the architectural review panel, have been communicated today.

Q33. Why is the government going to accept the lowest cost proposal? Haven't we learned our lesson with the Champlain Bridge?

A33. It is important to emphasize that the private partner's proposal will have to be deemed technically compliant. That is, proposals will be evaluated based on rigorously defined technical requirements that will ensure a minimum design life of 125 years.

Q34. How much will unsuccessful respondents to the RFP be paid? To the RFQ?

A34. Respondents to the RFQ will not be compensated.

For the RFP, an honorarium of $5,000,000 will be paid to each unsuccessful proponent that has submitted a bone fide proposal but is not selected as the private partner. This is common practice for

PPP procurement and increases the competitiveness of the RFP process.

Canada-Quebec collaboration

Q35. Will there be light rail transit (LRT) on the new bridge? Given the Quebec government has opted for a hybrid solution, will this change the design of the bridge?

A35. As you know, transit is under the jurisdiction of the Quebec government and therefore the Quebec government is better placed to answer the question of whether there will eventually be LRT on the new bridge.

The Government of Canada is committed to building a dedicated public transit corridor as part of the new bridge for the St. Lawrence corridor project. The Government of Canada will follow through on this commitment.

As such, we have already started planning the design for a hybrid public transit corridor. This corridor will be designed in such a way that it will be technically feasible to integrate light rail transit at a later date and operate buses in the meantime.

Quebec's decision will have no impact on the project timelines. We will continue to collaborate with the Quebec government to provide a dedicated public transit corridor as of 2018.

Q36. How much is being invested in public transit?

A36. As you know, transit is under the jurisdiction of the Quebec government. Therefore, the Quebec government is better placed to answer this question.

The Government of Canada's commitment is to construct a dedicated transit corridor and we will follow through on this commitment. That being said, the Quebec government could benefit from a financial

contribution from the Government of Canada for a light-rail system as part of the new Building Canada plan announced in Budget 2013 – the Quebec government is invited to make a request to that effect.

It is important to note that the new Building Canada Plan, which was launched March 31, 2014, includes a $53 billion commitment for the next 10 years.

Q37. What is your response to those who say they are not being consulted enough?

A37. The Government of Canada understands the importance of involving and consulting the Quebec government, and other partners such as the Cities of Montreal, Brossard, and Longueuil, and local stakeholders throughout the project planning phase.

Since the project announcement in October 2011, we have established a robust governance structure that includes at a strategic level a stakeholder advisory committee, with membership from the *Ministère des Transports du Québec* (MTQ), *the Agence métropolitaine de transport* (AMT), the *Société québecoise des infrastructures* (SQI) and the cities of Montréal, Brossard and Longueuil. This committee meets on a regular basis to discuss the NBSL corridor project, to hear the members' concerns and to obtain their feedback.

There are also regular meetings between Canada and Quebec senior officials to ensure strong collaboration. Senior government officials from the MTQ, the AMT, the SQI are represented in these groups.

Moreover, the governance structure includes technical working groups, including two that focus on the integration of the light rail transit (LRT) system on the new bridge as well as the temporary transit measures that will be put in place until the LRT is commissioned. Again, the MTQ, the AMT and the SQI are well represented on this working group.

Since January 2012, over 75 meetings between the Government of Canada and the Government of Quebec have taken place to advance the project and these meetings will continue.

We believe that this governance structure provides a very valuable and robust forum that allows for the full collaboration of the various orders of government involved.

Q38. Will you transfer responsibility for the Montreal bridges to the Quebec government? Are discussions currently underway with the province?

A38. Federal responsibility for the Montreal bridges represents the only instance in Canada where the federal government is responsible for bridges found entirely within one province. Such structures would normally fall under provincial responsibility, but they are currently under federal ownership essentially because Canada built them and retained them over the years.

As such, the Government of Canada is prepared to discuss with the Quebec government the eventual transfer of responsibility of the Montreal bridges. In the short term, the priority for the Government of Canada is to build the new bridge for the St. Lawrence that will be in service by the end of 2018 and to ensure the safety of the Montreal bridges.

B) OTHER QUESTIONS THAT MAY ARISE

Tolling

Q39. Why introduce tolls when the Quebec government and the cities do not share your position on this issue? Could this disagreement delay the project?

A39. The Government of Canada has been clear from the beginning that tolls will be implemented on the new bridge for the St. Lawrence.

The Government of Canada has consulted with its partners and stakeholders on this issue. These discussions will continue as the project moves forward.

As you know, this project will be carried out under a PPP and tolls will be introduced to minimize the cost to taxpayers, encourage public transit and favour the user-pay principle.

It is important to emphasize that there will be a significant federal contribution towards the project. User fees through tolls will only help recover a portion of the total cost of the new bridge. The exact amounts cannot be made public at this time to avoid jeopardizing the competitive procurement process.

Overall, the Government of Canada will aim to strike a balance between the user-pay principle and the cost to Canadian taxpayers; a balanced approach in line with the mutually beneficial nature of the bridge to both the local and Canadian economy.

The Government of Canada has respected all of its deadlines to date with respect to the NBSL corridor project. We have demonstrated our ability to work with our partners and respect our deadlines, and we are confident that our accelerated timeline will be respected.

Q40. What is your response to Canadians outside of Quebec that do not want the federal government paying any money for the project?

A40. The new bridge for the St. Lawrence project will be delivered with all Canadian taxpayers in mind.

First, the Champlain Bridge is under federal ownership and needs to be replaced. Ensuring safety and security of the users of the Champlain Bridge is a responsibility of the Government of Canada.

Secondly, while the bridge provides significant local and regional benefits, it is also an important corridor for the Canadian economy as well.

Third, through a public-private partnership (PPP) and the implementation of tolls, the Government of Canada intends to deliver the project in a manner that ensures the best value for all Canadian taxpayers and promotes the user pay principle. The recently completed business case for the project confirmed that a PPP provides clear benefits for both the government and Canadian taxpayers, and would result in significant cost savings compared to the traditional model cost.

That is why the Government of Canada will aim to strike a balance between the user-pay principle and the cost to Canadian taxpayers; a balanced approach in line with the mutually beneficial nature of the bridge to both the local and Canadian economy.

Q41. What will the toll rate be? Which toll rate scenarios are being considered? When will the toll rate be announced?

A41. It is too early to establish the toll rate. Additional studies and consultations will be completed prior to the establishment of a toll rate for the new bridge for the St. Lawrence. Several toll scenarios are being examined that are consistent with tolls in effect in the Montreal region and will be made public at a later date.

Q42. What is your response to those who say that tolls should not be implemented on the bridge because it is a replacement bridge and not a new bridge?

A42. The new bridge for the St. Lawrence will have enhanced features with the objective of modernizing the corridor. The new bridge will have a 125-year design life. It will have an additional corridor dedicated for public transit, which will ensure three lanes in each direction are reserved for vehicles at all times of the day. The new bridge will also have a multi-use path for cyclists and pedestrians.

The new bridge will promote economic growth by improving system connectivity to promote the continuous and safe flow of people and goods and by strengthening Canada's continental gateway.

Q43. Will other federal bridges be tolled?

A43. At this moment, there is no plan to toll other federal bridges.

Q44. The MTQ has released figures showing a significant amount of traffic being diverted to other bridges. Do you know how many vehicles could start using other bridges due to tolls on the New Bridge for the St. Lawrence?

A44. Traffic and revenue forecasts were completed as part of the business case analysis. However, this information cannot be made public at this time as it could jeopardize the competitive procurement process now underway. The estimates indicate that some traffic diversion is indeed possible as a result of the introduction of tolls on the new bridge. However, data gaps contributed to forecasting limitations. Counting stations have been put into place in the Champlain Bridge corridor and further analysis will be undertaken before determining future toll rates and potential diversion.

Q45. Will future toll increases be limited and defined in the PPP Agreement?

A45. The Government of Canada will retain responsibility over setting toll fees and related charges. This will therefore not be defined in the PPP Agreement.

Q46. When were the toll rates confirmed for the Autoroute 25 and Autoroute 30 projects?

A46. For the A-25, the toll rates were released in February 2011, and the infrastructure was in service on May 21, 2011.

For the A-30, the toll rates were publicly announced on November 28, 2012, and the infrastructure was in service December 15, 2012.

As you can see, for both projects, the toll rate was only confirmed a few months before they opened.

Q47. In the RFQ, what does it mean that Canada will retain all toll revenue risks? Why was this decision taken?

A47. Toll revenues are directly linked to traffic volume (more vehicles = more tolls). There is a certain level of uncertainty with respect to traffic volumes as they can vary over time for a number of different reasons (for example, due to the state of the economy). This therefore creates a certain level of risk with respect to revenues.

The Government of Canada will retain this risk, meaning that the payments to the private partner will be unrelated to tolling revenues collected.

The government will retain responsibility for setting toll fees. The private partner will collect the tolls and remit this revenue to the Crown. The private partner will be remunerated by payments from the government. This results in a lower risk for the private partner.

The business case analysis found that this scenario resulted in a higher value-for-money for taxpayers.

Q48. Will the tolling system be an electronic, open road tolling system similar to the one installed on Autoroute 25?

A48. From the beginning of the project, we have been clear in our commitment to have an electronic, open road tolling system installed similar to that of Autoroute 25.

Q49. Will the new bridge for the St. Lawrence's electronic toll collection system be linked to those of the Autoroute 25 and Autoroute 30? (interoperability of tolls)

A49. In November 2013, the Government of Canada awarded a contract which includes preparatory studies and writing of technical requirements to help identify options for the operation of electronic tolling systems for the new bridge for the St. Lawrence. Electronic toll collection on the new bridge will help maximize transportation efficiency.

The Project Team will work with the province of Quebec to examine the potential compatibility of electronic toll collection on the new bridge with the systems implemented on Autoroute 25 and Autoroute 30.

Q50. Is it true that the bridge will be more expensive because of the Seaway and the related fact that the bridge has to be higher?

A50. A minimum vertical clearance over the Seaway is required to allow the passage of ships and this does come with certain cost implications. These have always been factored in and this situation is no different from the A-30 Bridge or the current Champlain Bridge when it was originally built.

It is important to note the St. Lawrence Seaway provides significant benefits for the local and provincial economy. It has been estimated that the St. Lawrence Seaway is the direct source of 19,000 jobs in Quebec alone and has an economic impact of $6 billion for Quebec.

The cost of the work to ensure the necessary clearance over the Seaway is estimated to be less than 10% of the cost of the project.

Overall project timelines

Q51. Are you still on track for the 2018 timeline for the new bridge?

A51. On December 1, 2013, Minister Lebel indicated that the 2018 date was a guarantee. No efforts will be spared to meet the government's commitment on the delivery date of the main span.

On March 17th, we launched the procurement process. The new bridge for the St. Lawrence is the priority component and will be in service by 2018. The other components of the project will be completed by 2020.

When the Project Agreement is signed in 2015, the private partner will be responsible for delivering the project before a fixed date and at a fixed cost.

Q52. How can you provide assurances that government will respect its timelines?

A52. The Government of Canada has respected all of its deadlines to date with respect to the NBSL corridor project. We completed the environmental assessment ahead of schedule and completed the business case on schedule. In the past several months, we have also launched a series of technical studies and have mobilized a sizable team of technical professionals needed to deliver the project quickly. These actions have demonstrated our ability to respect our deadlines and we are confident that our accelerated timeline will be respected.

Q53. Why did you wait almost three years before proceeding to a Request for Qualifications?

A53. A significant amount of preparation and planning is required for a project of this magnitude. At every step of the process, the government has met or exceeded its timelines. For example, we completed the environmental assessment ahead of schedule and completed the business case on schedule. In the past several months, we have also launched a series of technical studies and have mobilized a sizable team of technical professionals needed to deliver the project quickly.

Q54. Q54. How much will the penalty be if the private partner does not build the bridge by 2018?

A54. The private partner will be contractually bound to deliver the project by a fixed date. Penalties for contract defaults have not yet been finalized.

NBSL project general

Q55. What will the private partner be responsible for?

A55. The private partner will be responsible for designing, building, financing, operating and maintaining the new bridge for the St. Lawrence corridor (a design, build, finance, operate and maintain contract). This includes:

- The new bridge for the St. Lawrence, including the Autoroute 10 approach and the installation of tolling infrastructure and intelligent transportation systems.
- A new Île des Soeurs Bridge, in addition to connecting highways and interchanges, as well as demolishing the existing structure.
- Reconstruction and widening of the federal portion of Autoroute 15.

Q56. What will the private partner not be responsible for?

A56. The private partner will not be responsible for things such as deconstruction of the existing Champlain Bridge, the temporary Île des Soeurs causeway-bridge, the Estacade (ice control structure), or relocation of Hydro-Québec pylons.

Q57. Why isn't the deconstruction of the Champlain Bridge within the project scope? How much will this cost?

A57. Procuring deconstruction of the Champlain Bridge separately will result in higher value for money for taxpayers.

Deconstruction of the Champlain Bridge requires a different skill-set than the ones required for the construction of the new bridge and as such will be procured separately at a later time.

Furthermore, the price of recycled materials such as steel and aggregate (which the deconstruction companies could recycle from the Champlain Bridge and which would therefore impact the net cost of deconstruction) fluctuates over time.

While it is therefore difficult to estimate at this time what the cost of the bridge deconstruction would be as it is still several years away, the *Pre-feasibility Study Concerning the Replacement of the Existing Champlain Bridge – Summary Report,* prepared by consortium BCDE in 2011 and available online, estimated the total cost to be in the order of $155 million in 2010 dollars.

Q58. Where will the new bridge for the St. Lawrence be located?

A58. Immediately downstream from the existing Champlain Bridge (on the north side of the Champlain Bridge).

Q59. Who is part of the Project Team and what are their responsibilities?

A59. An integrated project team has been put in place which includes Infrastructure Canada, Public Works and Government Services Canada (PWGSC) and PPP Canada.

In general, Infrastructure Canada is the technical authority, PWGSC is the contracting authority, and PPP Canada is providing expert procurement advice.

Q60. Why is Infrastructure Canada part of the Project Team when before it was Transport Canada? Has Transport Canada done anything wrong?

A60. The Project Team has remained the same. The responsibilities for the new bridge for the St. Lawrence corridor project have simply been transferred from Transport Canada to Infrastructure Canada to reflect Minister Lebel's portfolio and enable governance and administrative efficiencies. This will have absolutely no negative impact on the project.

Procurement process general

Q61. Q61. How much value-for-money does a PPP offer for the NBSL corridor project?

A61. The business case analysis determined that the PPP procurement model would result in cost savings between 5% and 18% of the traditional model cost.

Q62. For how long will the private partner be responsible for the infrastructure?

A62. The Project Agreement period will be for 35 years, including approximately five years of construction and 30 years of operations. The new bridge for the St. Lawrence will be open to traffic, with tolls implemented, in 2018. The rest of corridor project will be completed in 2020. As such, components of the project will become operational at various times between 2018 and 2020.

Q63. What if the private partner does not maintain the infrastructure adequately?

A63. PPP contracts and payments to the private partner are performance-based. This means that the performance of the infrastructure will be monitored throughout the concession period and a portion of the payment to the private partner can be withheld at any time should it not deliver on the performance specifications. This provides an incentive for the private partner to ensure the infrastructure is performing well throughout the agreement period.

Q64. What is the PPP payment structure?

A64. It is anticipated that the private partner will receive payments at certain milestones during construction, a payment once construction is finished and regular payments during the operational phase. If the private partner does not meet certain performance specifications, there will be payment deductions. These items will be finalized during the RFP stage.

Q65. What will happen after the 35 year PPP period?

A65. The private partner is responsible for ensuring that the condition of the infrastructure meets certain standards. Near the end of the agreement period, the infrastructure will be inspected by an independent certifier. If standards are not met, payments will be withheld until any deficiencies are corrected. Responsibility for operating and maintaining the infrastructure then returns to the Government of Canada.

Q66. Is there any buy-Canadian component in the project? Is the project subject to international trade agreements?

A66. Canada will respect its obligations under trade agreements.

The new bridge for the St. Lawrence corridor project is one of the largest infrastructure projects in North America. Attracting world class expertise will help ensure value for money for Canadian taxpayers.

Canadian companies are encouraged to submit proposals and local, regional and national companies will no doubt find business opportunities. The project will have positive impacts on the regional economy and will inevitably mobilize local resources through the creation of jobs or the use of local equipment or materials. The information session helped to keep industry informed of the project and upcoming milestones. Industry Day promoted local and regional expertise.

Canada is open to doing business with companies that are open to Canada`s commercial obligations and that are covered by Commercial Agreements, and international companies are invited to participate. When it comes to a PPP, the proponent will have to create a legal Canadian entity in order to manage the project over its 35 year concession period.

Project costs and economy

Q67. Is the total cost of the project still between $3 and $5 billion?

A67. The cost of the project will be known after the procurement process. The business case has provided us with more details on the project costs, but these figures cannot be made public at this time to avoid jeopardizing the competitive procurement process.

Q68. How much is the federal contribution towards this project?

A68. There will be a federal contribution towards the project, but it is still too early to determine the exact amount. The federal contribution will be determined once the RFP process is completed and the winning bid selected.

Budget 2014 announced $165 million over two years for procurement and project delivery activities for the new bridge for the St. Lawrence corridor project. The activities will include engineering studies, property acquisition and utility relocation, and project management functions.

Q69. Why will the NBSL corridor project cost so much when other bridges elsewhere in the world have been built for much less than the budget announced for the project?

A69. It is important to note that the NBSL corridor project doesn't just include the new bridge for the St. Lawrence (3.4km), but will also include important highway work on Île des Sœurs, a new Île des

Sœurs Bridge (470m), as well as the reconstruction of 3km of elevated highway on the federal portion of highway 15.

In addition to the three highway lanes that will be rebuilt in each direction, the project also includes a transit-dedicated corridor to accommodate a light rail system, the preferred solution for the Government of Quebec.

It is also important to note that there are also numerous project constraints, such as the built-up environment and the relocation of public utilities. Also, considerable work will be required to ensure connections to provincial highways and municipal roads.

Q70. How many jobs will be created by the project?

A70. It is estimated that 30,000 jobs will be created by the project.

Integrity of procurement process

Q71. What do you have to say about the allegations of irregular contract awarding by JCCBI to SNC-Lavalin for the Jacques-Cartier Bridge in the early 2000s?

A71. The Government of Canada is committed to ensuring the sound, transparent and accountable governance of Crown Corporations. The Government of Canada expects all federal institutions to be accountable and to have policies in place that respect taxpayers' funds. We take all allegations of wrongdoing seriously, and as such requested that JCCBI undertake an independent investigation into the allegations. The investigation revealed that all procedures in place at the time were followed, and there was no evidence of wrongdoing. The report was added to Infrastructure Canada's website on June 13th.

Additional enquiries on contracting or other operational decisions by JCCBI should be referred to the Crown Corporation.

Q72. What is the total value of all the contracts awarded for the NBSLC project so far?

A72. The contracts awarded to date, after taxes, are worth over $22 million. This includes a $4.1 million contract to PricewaterhouseCoopers (PwC) for the business case and advisory services for the procurement process, a $15.2 million contract to Arup Canada Inc. for engineering and coordination services, a $1.1 million contract to Groupe IBI for preparatory studies for electronic systems, and a $1.16 million contract to LVM Inc. for geotechnical studies and laboratory services.

Q73. Are all sub-contractors subject to the PWGSC integrity requirements?

A73. PWGSC is taking steps to ensure that through its prime contractors, it is not indirectly doing business with a subcontractor that has been convicted or been conditionally/absolutely discharged of one of the offences listed in the integrity provisions.

The Government of Canada has contracts with prime contractors only. However, PWGSC includes a clause in all its contracts that requires subcontractors to be bound by the same terms and conditions as the prime contractor.

Q74. What exactly is the role of the independent fairness monitor?

A74. The fairness monitor is integral in the procurement process. They are providing formal oversight and independent, third-party validation of the fairness of the procurement process. Their responsibility is to attest that the process is open, fair and transparent.

The fairness monitor will review procurement documents and review communications with respondents. Once the procurement is complete, the fairness monitor will submit a fairness report, including

attestations of assurance, which will be made public on the PWGSC's website.

Environment

Q75. Was there a discovery of an archeological site and burial ground near the location of the new bridge for the St. Lawrence?

A75. A paleohistoric archeological burial site, where First Nations remains were found, was discovered in 1995 near the project area during archeological searches. Following the discovery, the human remains were buried on the Mohawks of Kahnawake reserve during a ceremony. As such, the site on île des Soeurs still has a symbolic value for the Mohawks of Kahnawake.

The new bridge will not impact the precise location where the First Nations remains were found. Furthermore, efforts will be made to not interfere with the extended area of the burial site.

The government has consulted with the Mohawks of Kahnawake from the beginning of the environmental assessment process for the NBSL project. The Mohawks will continue to be informed and consulted regarding the project's development.

The construction of the NBSL also coincides with the location of a known archeological site date back to the 17th century. The LeBer site will be subject to a complete archeological investigation prior to construction of the NBSL to recover artefacts. INFC will work with the city of Montreal to display the artefacts retrieved from the LeBer site.

Existing Champlain Bridge

Q76. Have any new cracks been detected on the Champlain Bridge?

A76. No new cracks have been detected on the Champlain Bridge since the one discovered last fall. A beam was put in place to support the problematic girder and a permanent modular truss was recently installed.

Q77. What would happen if other beams on the Champlain Bridge are affected like the one that needed the "super beam"?

A77. The Champlain Bridge's beams are being closely monitored. JCCBI has the "super beam," and two additional beams on hand in the event another beam is similarly affected.

Q78. Will the Champlain Bridge be safe until 2018?

A78. As per the final Buckland & Taylor report, the bridge, in its current condition, provides an acceptable level of safety for bridge users, consistent with the requirements of the Canadian Highway Bridge Design Code. Therefore, the Champlain Bridge is safe. JCCBI continuously monitors the condition of the bridge and, if required, would restrict traffic and take remedial actions as appropriate to ensure its continued safety.

In addition to investments totalling over $400 million over the past few years to maintain safety of the Champlain Bridge corridor, Budget 2014 announced $378 million over two years to fund repairs and to operate federal bridges and related structures in Montreal, including the Champlain Bridge, to support their ongoing safety.

Q79. What is the status of the repairs recommended by Buckland & Taylor?

A79. JCCBI received an inspection report from Buckland & Taylor last September as part of the Champlain Bridge monitoring and

maintenance program. The study recommended short-term and medium-term repairs to make the bridge safe.

Some of the repair work is already complete and JCCBI recently awarded contracts for other repairs. These contracts are based on the inspections of the Champlain Bridge, including the Buckland & Taylor recommendations.

Q80. How is the Champlain Bridge being monitored?

A80. JCCBI has instituted visual inspections of the problematic edge girders.

In addition, state-of-the-art instrumentation is deployed on the Champlain Bridge in order to monitor the behaviour of critical bridge elements in real-time, 24 hours a day, 7 days a week.

JCCBI also commissions inspections of the structures of the Champlain Bridge corridor. These in-depth inspections are conducted by independent private-sector engineers.

Q81. How much has been spent on the Champlain Bridge in recent years?

A81. The government has invested nearly $400 million to maintain the safety of the Champlain Bridge corridor in the past few years. We announced $212 million in Budget 2009 for a 10-year major repair program to be completed in 2018/19, $9.5 million in Budget 2010 for urgent repairs, and $158 million in Budget 2011 for various repairs to the Champlain Bridge corridor.

Q82. Are there emergency plans in place?

A82. JCCBI is responsible for developing emergency measures and contingency plans and has an emergency plan in place. As safety of the travelling public remains paramount, JCCBI would not hesitate to expeditiously restrict traffic on the bridge if required. The Corporation will continue to work with its partners to ensure

effective contingency measures or plans are in place and up-to-date to provide an adequate response in the event of an unforeseen occurrence or lane restrictions or closures.

Q83. Is JCCBI working with other stakeholders in developing emergency and contingency plans?

A83. Yes, JCCBI always works closely with other stakeholders and transportation authorities, such as the Ministère des Transports du Québec, as it develops emergency and contingency plans.

JCCBI is one of 16 members of the "Mobility Montreal" partnership led by the Ministère des Transports du Québec which provides up-to-date information on roadwork and traffic conditions in the Greater Montreal area.



Gouvernement du Canada Government of Canada

Document d'information : Qualité architecturale du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Communiqué de presse

Le gouvernement du Canada, tout comme la collectivité, a toujours souhaité que le nouveau pont pour le Saint-Laurent soit un corridor de classe mondiale empreint d'une identité visuelle qui contribue de façon positive à son statut de porte d'entrée principale de Montréal, qui reflète les caractéristiques particulières de la collectivité et respecte le contexte et l'environnement dans lequel il s'insère.

CONTEXTE

Comme pour les autres volets du projet, le gouvernement du Canada privilégie une approche collaborative pour le volet architectural du nouveau pont.

À l'été 2013, le gouvernement du Canada, de concert avec la Ville de Montréal, a entrepris une démarche visant à évaluer différentes options pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont.

Les experts consultés lors de cette démarche étaient tous d'avis que pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont, il faille être prescriptif quant aux composantes architecturales essentielles du pont.

Conformément aux conclusions de cette démarche, la firme d'experts-conseils en ingénierie embauchée par Infrastructure Canada (Arup) s'est adjointe les services de la firme Dissing+Weitling et de la firme montréalaise Provencher Roy pour l'élaboration de la forme et de la géométrie que devront obligatoirement avoir les composantes architecturales essentielles du nouveau pont.

Le gouvernement du Canada a également mis en place un Comité d'examen architectural afin de l'appuyer dans cette démarche.

Le Comité, dont le mandat consiste à fournir des conseils sur l'identification et la priorisation des composantes du projet qui méritent une attention particulière en matière de qualité architecturale, est composé d'Arup, de la firme Dissing+Weitling,

la firme Provencher Roy, la Ville de Montréal, Mission Design, Héritage Montréal, l'Ordre des ingénieurs du Québec et l'Ordre des architectes du Québec.

Le partenaire privé qui sera retenu sera responsable de la conception finale du pont et aura de la flexibilité quant au choix des matériaux et des techniques de construction.

En adoptant cette approche pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont, le gouvernement du Canada va au-delà des pratiques couramment utilisées dans des projets similaires réalisés en partenariat public privé.

Le gouvernement du Canada est convaincu que cette approche collaborative permettra de construire un nouveau pont empreint d'une qualité architecturale distinctive digne de son rôle de porte d'entrée sur la ville de Montréal et dont tous les Montréalais et tous les Canadiens pourront être fiers, et ce, tout en respectant son budget et ses échéanciers.

Juin 2014



Recherche d'information connexe par mot-clés

Infrastructure Canada | Transport | Plan d'action économique

Gouvernement et vie politique

Économie et industrie

Date de modification :

2014-06-27

We have archived this page and will not be updating it.

You can use it for research or reference.



Government of Canada Gouvernement du Canada

Backgrounder: Architectural quality of the new bridge for the St. Lawrence

News Release

The Government of Canada, together with the community, has always wanted the new bridge for the St. Lawrence to be a world-class corridor with a visual identity that contributes positively to its status as the primary gateway to Montréal, reflects the community's special characteristics, and suits the context and environment in which it will be built.

BACKGROUND

As with the other project components, the Government of Canada is taking a collaborative approach to the architectural component of the new bridge.

In the summer of 2013, the Government of Canada, in conjunction with the City of Montréal, began to study various options for ensuring that the new bridge has architectural quality.

All of the experts consulted during the study agreed that in order to ensure the architectural quality of the new bridge, a prescriptive approach would have to be taken with respect to its essential architectural components.

In accordance with the findings of the study, Arup, the engineering consults hired by Infrastructure Canada, commissioned Dissing+Weitling and the Montréal company Provencher Roy to determine the shape and geometry that the essential architectural components of the new bridge will be required to have.

The Government of Canada also created an Architectural Review Panel to support it in this endeavour.

The panel, whose mission is to provide advice on the identification and ranking of project components that merit special architectural consideration, is made up of Arup, Dissing+Weitling, Provencher Roy, the City of Montréal, Mission Design, Heritage Montréal, the Ordre des ingénieurs du Québec and the Ordre des architectes du Québec.

The private partner that is ultimately selected will be responsible for the final design of the bridge and will have some flexibility to choose construction materials and techniques.

By taking this approach to ensure that the new bridge has architectural quality, the Government of Canada is going beyond the practices normally used for similar public-private partnership projects.

The Government of Canada believes that this collaborative approach will result in an architecturally distinctive new bridge that is worthy of its role as the gateway to Montréal, that will be a source of pride for Canadians in Montréal and across the country, and that is completed on budget and on time.

June 2014



Search for related information by keyword

Infrastructure Canada | Transport | Government and Politics | Economics and Industry | Economic Action Plan

Date modified:
2014-06-27

Document d'information

Qualité architecturale du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le gouvernement du Canada, tout comme la collectivité, a toujours souhaité que le nouveau pont pour le Saint-Laurent soit un corridor de classe mondiale empreint d'une identité visuelle qui contribue de façon positive à son statut de porte d'entrée principale de Montréal, qui reflète les caractéristiques particulières de la collectivité et respecte le contexte et l'environnement dans lequel il s'insère.

CONTEXTE

Comme pour les autres volets du projet, le gouvernement du Canada privilégie une approche collaborative pour le volet architectural du nouveau pont.

À l'été 2013, le gouvernement du Canada, de concert avec la Ville de Montréal, a entrepris une démarche visant à évaluer différentes options pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont.

Les experts consultés lors de cette démarche étaient tous d'avis que pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont, il faille être prescriptif quant aux composantes architecturales essentielles du pont.

Conformément aux conclusions de cette démarche, la firme d'experts-conseils en ingénierie embauchée par Infrastructure Canada (Arup) s'est adjointe les services de la firme Dissing+Weitling et de la firme montréalaise Provencher Roy pour l'élaboration de la forme et de la géométrie que devront obligatoirement avoir les composantes architecturales essentielles du nouveau pont.

Le gouvernement du Canada a également mis en place un Comité d'examen architectural afin de l'appuyer dans cette démarche.

Le Comité, dont le mandat consiste à fournir des conseils sur l'identification et la priorisation des composantes du projet qui méritent une attention particulière en matière de qualité architecturale, est composé d'Arup, de la firme Dissing+Weitling, la firme Provencher Roy, la Ville de Montréal, Mission Design, Héritage Montréal, l'Ordre des ingénieurs du Québec et l'Ordre des architectes du Québec.

Le partenaire privé qui sera retenu sera responsable de la conception finale du pont et aura de la flexibilité quant au choix des matériaux et des techniques de construction.

En adoptant cette approche pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont, le gouvernement du Canada va au-delà des pratiques couramment utilisées dans des projets similaires réalisés en partenariat public-privé.

Le gouvernement du Canada est convaincu que cette approche collaborative permettra de construire un nouveau pont empreint d'une qualité architecturale distinctive digne de son rôle de porte d'entrée sur la ville de Montréal et dont tous les Montréalais et tous les Canadiens pourront être fiers, et ce, tout en respectant son budget et ses échéanciers.

Juin 2014

News Release

For Immediate Release

The Government of Canada announces launch of the procurement process for the new bridge for the St. Lawrence project

Stage One: Request for Qualification will be posted on March 17, 2014

March 3, 2014 Montreal Infrastructure Canada

The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today invited interested parties to participate in the Request for Qualifications (RFQ), the first step of the process to select the Government's private sector partner for the new bridge for the St. Lawrence project – one of the largest infrastructure projects in North America.

The Government of Canada is committed to having the new bridge to replace the Champlain Bridge open by 2018 and the rest of the corridor completed by 2020. The project is on track, and this important step of the public-private partnership (PPP) procurement process signifies yet another major milestone for the project.

Today, the Government of Canada announced that the RFQ will be posted on the government electronic tendering website – buyandsell.gc.ca – on March 17, 2014. Respondents will be evaluated on their qualifications to carry out the project. A limited number of respondents will then proceed to the Request for Proposals (RFP), expected in summer 2014, where they will submit technical and financial proposals.

In conjunction with the upcoming RFQ, there will be an information session and site visit of the project area for interested respondents on March 31 and April 1, 2014. In addition, there will be an Industry Day to provide an opportunity for potential respondents to meet and network with local, regional and national goods and services providers on March 31, 2014.

The government has a responsibility to maintain the confidence of the Canadian public in the procurement system by conducting procurement in an accountable, ethical and transparent manner. All respondents will be required to comply with Public Works and Government Services Canada's Integrity Framework.

The Government of Canada will choose a private partner that is best suited to deliver a world-class project on time and in a manner that ensures the best value for Canadian taxpayers.

Quick Facts

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would be building a new bridge to replace the Champlain Bridge.

This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole.

The new bridge for the St. Lawrence project will create thousands of jobs and have a positive impact on the economy.

Following a rigorous financial and technical analysis, an independent business case, led by PricewaterhouseCoopers confirmed that a public-private partnership is the most cost-effective method to deliver the project within an accelerated timeline.

Quotes

Communiqué
Pour diffusion immédiate

Annonce du gouvernement du Canada : lancement du processus d'approvisionnement dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent
Première étape : la demande de qualification sera affichée le 17 mars 2014

Le 3 mars 2014 Montréal Infrastructure Canada

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec a invité aujourd'hui les parties intéressées à participer à la demande de qualification (DDQ). La DDQ constitue la première étape du processus visant à choisir le partenaire du secteur privé qui s'associera au gouvernement dans le cadre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire en sorte que le nouveau pont, qui remplacera le pont Champlain, soit ouvert à la circulation d'ici 2018 et que le reste du corridor soit terminé d'ici 2020.
Le projet suit son cours comme prévu et cette importante étape du processus d'approvisionnement visant la création d'un partenariat public-privé (PPP) constitue une autre phase clé du projet.

Le gouvernement du Canada a annoncé aujourd'hui que la DDQ serait affichée le 17 mars 2014 dans le système électronique d'appels d'offres du gouvernement sur le site Web Achatsetventes.gc.ca. Les répondants seront évalués en fonction de leurs qualifications pour mener à bien ce projet. Un petit nombre de répondants seront choisis pour passer à l'étape suivante, celle de la demande de propositions (DDP), prévue à l'été 2014, où ils seront appelés à soumettre des propositions techniques et financières.

Dans le cadre de la prochaine DDQ, une séance d'information et une visite du site visé seront offertes aux répondants intéressés les 31 mars et 1er avril 2014. Une journée de l'industrie aura aussi lieu le 31 mars 2014 pour permettre aux répondants potentiels de rencontrer les fournisseurs de produits et de services à l'échelle locale, régionale et nationale.

Il incombe au gouvernement de veiller à ce que le public canadien continue d'avoir confiance dans le système d'approvisionnement, en l'appliquant de façon responsable, éthique et transparente. Tous les répondants seront tenus de se conformer au Cadre d'intégrité de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Le gouvernement du Canada retiendra les services du partenaire du secteur privé qui sera le plus apte à réaliser un projet de calibre mondial en temps opportun et de manière à garantir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens.

Les faits en bref

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il construirait un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain.

Le pont Champlain est l'un des plus achalandés au Canada. Chaque année, des marchandises internationales d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Il s'agit d'un corridor crucial pour l'économie régionale et pour le Canada tout entier.

Le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent permettra de créer des milliers d'emplois et aura une incidence positive sur l'économie.

PricewaterhouseCoopers a dirigé de rigoureuses analyses financières et techniques, de même qu'un dossier d'affaires réalisé de façon indépendante. Les résultats ont confirmé qu'un partenariat public-privé constitue le moyen le plus rentable de réaliser le projet tout en respectant l'échéancier accéléré.


Gouvernement du Canada Government of Canada



Citations

« Je suis heureux de vous faire part du lancement du processus d'approvisionnement pour le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent; il s'agit d'une étape importante du projet, car c'est un pas de plus vers le début des travaux. »

« Notre gouvernement livrera un pont qui sera non seulement une solution à long terme, mais qui sera aussi sécuritaire, fiable, construit de manière à respecter l'environnement, selon les échéanciers et au meilleur coût. »

L'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Produits connexes

- Prochaines étapes du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent
- Contexte — Prochaines étapes du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Liens connexes

- Annonce du ministre Lebel : un nouveau pont au-dessus du Saint-Laurent en 2018
- Le gouvernement Harper va de l'avant avec la construction d'un nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent
- Site Web relatif au nouveau pont pour le Saint-Laurent

Contact

Michèle-Jamali Paquette
Directrice des Communications
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-943-1838



QUESTIONS AND ANSWERS
NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE

--RFQ LAUNCH ANNOUNCEMENT--

Table of Contents

Dissemination of information 2

Procurement process 3

- Definitions
- Timelines
- PPP scope and agreement
- Contracting
- RFQ evaluation
- Information sessions
- Request for proposals
- PPP general
- Other

Project costs 17

Bridge design 19

Tolling 20

Canada-Québec 22

Architectural quality 24

Environment / Aboriginal affairs 25

Existing Champlain Bridge 25

Dissemination of information

Q1. When will project details such as cost, bridge design and toll rates be made public?

A1. Information such as the PPP contract amount, in addition to details regarding the business case analysis and the final bridge design will be made public in due time, after the Project Agreement is signed with the private sector partner.

It is important to understand that this information cannot be made public as it would jeopardize the competitive procurement process now underway. Confidential and commercially-sensitive information could undermine the government's position vis-à-vis the procurement process.

In terms of tolls, a toll rate has not yet been established for the new bridge for the St. Lawrence. Additional studies and consultations will be completed prior to the establishment of a toll rate for the new bridge.

In the meantime, a presentation on many elements of the business case analysis has been prepared and is available online in keeping with our commitment to transparency.

Procurement process

Definitions

Q2. What is a Request for Qualifications?

A2. The Request for Qualifications (RFQ) is the first stage of the competitive procurement process that will ultimately result in the selection of a private partner with whom the Government of Canada will contract for the project. The RFQ is a public process and open to all interested parties. Respondents are evaluated on their qualifications to carry out the project. Three respondents will then be invited to proceed to the Request for Proposals (RFP).

The RFQ document – which will be available on buyandsell.gc.ca on March 17th – reflects established PPP procurement best practices, supports an open, fair and transparent procurement process and was inspired from project RFQs widely accepted by the market. The RFQ describes the project and outlines the criteria upon which respondents will be evaluated.

Q3. What is a Request for Proposals?

A3. The Request for Proposals (RFP) is the second stage of the competitive procurement process that will result in the selection of a private partner. The RFP is issued to the three shortlisted respondents resulting from the RFQ. Proponents will submit binding technical and financial proposals, including a fixed price and schedule. Proposals will be evaluated on technical and financial criteria.

Timelines

Q4. What are the timelines of the procurement process?

A4. Following the posting of the RFQ, there will be an information session and site tour for interested respondents on March 31 and April 1. The RFQ submission deadline is April 30. The three highest ranked respondents will be determined by June.

The RFP will be released to proponents in July and the submission deadline will be February 2015. The preferred proponent will be announced in April 2015 and the final Project Agreement should be signed a few months later (July 2015). Construction should also begin shortly thereafter (in Summer 2015).

The new bridge for the St. Lawrence will be in service in 2018. The other components of the project such as Autoroute 15 and the île des Sœurs Bridge will be completed by 2020.

Q5. Are these timelines realistic? Is seven months enough time for proponents to prepare their RFP submission? Will this result in higher costs due to risks being taken by the private sector?

A5. The project timelines have been defined and validated by engineers and other experts following a rigorous examination of the project schedule.

Our PPP experts have determined that seven months is adequate for the preparation of an RFP submission and is in the range of a typical PPP procurement process timeline.

Q6. Are you still on track for the 2018 timeline for the new bridge?

A6. On December 1, 2013, Minister Lebel indicated that the 2018 date was a guarantee. No efforts will be spared to meet the government's commitment on the delivery date of the main span.

On March 17th, we will be posting the Request for Qualifications to put in place a PPP for the project. The new bridge for the St. Lawrence is the priority component and will be in service by 2018. The other components of the project will be completed by 2020.

When the Project Agreement is signed in 2015, the private partner will be responsible for delivering the project before a fixed date and at a fixed cost.

Q7. Could the whole corridor be ready in 2018?

A7. The priority is that the new bridge be in service in 2018. However, nothing prevents prospective bidders from developing proposals that target the completion of the whole corridor by 2018.

Q8. Will acceleration compromise the safety of the new bridge?

A8. The safety and security of Canadians are a top priority for the Government of Canada. No corners can be cut when it comes to such an important infrastructure for the country's economy, but the process can be accelerated without any compromise to safety and quality. Close attention will be paid to maintaining the highest technical standards throughout the course of the project.

Q9. How can you provide assurances that government will respect its timelines?

A9. The Government of Canada has respected all of its deadlines to date with respect to the NBSL project. We completed the environmental assessment ahead of schedule and completed the business case on schedule. In the past several months, we have also launched a series of technical studies and have mobilized a sizable team of technical professionals needed to deliver the project quickly. These actions have demonstrated our ability to respect our deadlines and we are confident that our accelerated timeline will be respected.

PPP project scope and agreement

Q10. What will the private partner be responsible for?

A10. The private partner will be responsible for designing, building, financing, operating and maintaining the new bridge for the St. Lawrence corridor (a design, build, finance, operate and maintain contract). This includes:

- The new bridge for the St. Lawrence, including the Autoroute 10 approach and the installation of tolling infrastructure and intelligent transportation systems.
- A new île des Soeurs Bridge, in addition to connecting highways and interchanges.
- Reconstruction and widening of the federal portion of Autoroute 15.
- Operation and maintenance of existing infrastructure including the Clément Bridge and a section of the Bonaventure Expressway.

Q11. How much will the penalty be if the private partner does not build the bridge by 2018?

A11. The private partner will be contractually bound to deliver the project by a fixed date. Penalties for contract defaults have not yet been determined. This will be developed as part of the contract with the private partner.

Q12. For how long will the private partner be responsible for the infrastructure?

A12. The Project Agreement period will be for 35 years, including approximately five years of construction and 30 years of operations.

Q13. Why did you say 30 years during the business case announcement on January 15, 2014?

A13. During the business case announcement, we were referring to the length of the operating phase following completion of the corridor project.

The Project Agreement will likely be signed in 2015, which includes an approximately 5-year construction period for the corridor project and a 30-year operating phase, for a total of 35 years.

Q14. What if the private partner does not maintain the infrastructure adequately?

A14. PPP contracts and payments to the private partner are performance-based. This means that the performance of the infrastructure will be monitored throughout the concession period and a portion of the payment to the private partner can be withheld at any time should it not deliver on the performance specifications. This provides an incentive for the private partner to ensure the infrastructure is performing well throughout the agreement period.

Q15. What is the PPP payment structure?

A15. It is anticipated that the private partner will receive payments at certain milestones during construction, a payment once construction is finished and regular payments during the operational phase. If the private partner does not meet certain performance specifications, there will be payment deductions. These items will be finalized during the RFP stage.

Q16. What will happen after the 35 year PPP period?

A16. The private partner is responsible for ensuring that the condition of the infrastructure meets certain standards. Near the end of the agreement period, the infrastructure will be inspected by an independent certifier. If standards are not met, payments will be

withheld until any deficiencies are corrected. Responsibility for operating and maintaining the infrastructure then returns to the Government of Canada.

Q17. What will the private partner not be responsible for?

A17. The private partner will not be responsible for things such as deconstruction of the existing Champlain Bridge, the temporary île des Soeurs causeway-bridge, the Estacade (ice control structure), major maintenance of the Clément Bridge and Bonaventure Expressway, or relocation of Hydro-Québec pylons.

Q18. Only surface Operation and Maintenance (O&M) of the Clément bridge will be part of the PPP scope? What about more onerous work? Who will be in charge?

A18. The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) will be in charge of the other O&M work.

Q19. Why isn't the deconstruction of the Champlain Bridge within the project scope? How much will this cost?

A19. Procuring deconstruction of the Champlain Bridge separately will result in higher value for money for taxpayers.

Deconstruction of the Champlain Bridge requires a different set of skills than the ones required for the construction of the new bridge and as such will be procured separately at a later time.

Furthermore, the price of steel (which the deconstruction companies could recycle from the Champlain Bridge and which would therefore impact the net cost of deconstruction) fluctuates over time.

It is therefore difficult to estimate at this time what the cost of the bridge deconstruction would be as it is still several years away.

Contracting

Q20. How will you ensure integrity of the procurement process?

A20. The Government of Canada will implement an open, fair, competitive and transparent contracting process based on a commercially accepted PPP procurement approach and Public Works and Government Services Canada (PWGSC) smart procurement principles.

It will be characterized by significant industry engagement, robust governance and the use of independent third parties such as a fairness monitor.

In addition, all proponents will be required to comply with PWGSC's Integrity Framework. A respondent would be ineligible to do business with Canada following a conviction for offences such as fraud, bribery and bid rigging.

Q21. What do you have to say about the alleged corruption with the awarding of a contract by JCCBI to SNC-Lavalin for the Jacques-Cartier Bridge in the early 2000s?

A21. The Government of Canada is committed to ensuring the sound, transparent and accountable governance of Crown Corporations. The Government of Canada expects all federal institutions to be accountable and to have policies in place that respect taxpayers' funds. We are concerned about any allegations of wrongdoing and support all efforts to get at the facts of this matter.

Additional enquiries on contracting or other operational decisions by JCCBI should be referred to the Crown Corporation.

Q22. What is the total value of all the contracts awarded so far?

A22. The contracts awarded to date are worth over $21 million. This includes a $3 million contract to PricewaterhouseCoopers (PwC) for

the business case, a $15.3 million contract to Arup Canada Inc. for engineering and coordination services, a $1 million contract to Groupe IBI for preparatory studies for electronic systems, and a $1.14 million contract to LVM Inc. for geotechnical studies and laboratory services.

Q23. Can Arup, or any of its sub-contractors, make a submission for the PPP contract?

A23. Arup and its sub-contractors for the NBSL project will not be authorized to take part, directly or indirectly, in a team of proponents making a submission for the PPP contract for the project.

Q24. Would the government consider a bid from SNC-Lavalin or Cima+?

A24. The Government of Canada will implement an open, fair, competitive and transparent contracting process based on a commercially accepted PPP procurement approach and Public Works and Government Services Canada (PWGSC) smart procurement principles.

It will be characterized by significant industry engagement, robust governance and the use of independent third parties such as a fairness advisor. In addition, proponents will be required to meet PWGSC's integrity requirements.

Q25. Are all sub-contractors subject to the PWGSC integrity requirements?

A25. For all contracts with PWGSC, the prime contractor is responsible to ensure that sub-contractors abide by the department's integrity measures.

RFQ evaluation

Q26. How will the three shortlisted respondents resulting from the RFQ be chosen?

A26. The respondents to the RFQ will be ranked based on their qualifications to carry out the project.

Overall, the goal of the RFQ process is to determine the most qualified respondents for the project based on their financial strength and technical ability to complete the project. Evaluation criteria in the RFQ include:

- Demonstration of financial capability and financing abilities
- Experience in team partnering
- Experience designing and constructing bridges and highways
- Experience operating and maintaining bridges and highways
- Experience operating and maintaining tolling systems

An evaluation committee will evaluate RFQ responses.

Q27. Who will be on the RFQ evaluation committee?

A27. The evaluation committee will be comprised of government officials (public servants) and advisors who are reputable subject matter experts in their field and who will undergo training in advance of the evaluation process. The committee will be overseen by a fairness monitor and a Public Works and Government Services (PWGSC) contracting expert.

Q28. How will you ensure there is no bias in the RFQ evaluation?

A28. A rigorous, objective, consensus-based evaluation process which reflects PPP procurement best practices will be implemented. The process will be followed closely by a fairness monitor and a committee will be put in place to review potential conflicts of interest or areas of unfair advantage.

There will be separate teams of experts focused on different evaluation criteria. This way, no single evaluator will see the complete RFQ responses and scores. Each team will determine a consensus score for the criterion they are evaluating.

Members of the evaluation committee will have no interaction with the respondents and will have to declare any conflict of interests. Evaluators will be trained in advance and will be reputable subject matter experts in their fields.

Q29. What exactly is the role of the independent fairness monitor?

A29. The fairness monitor is integral in the procurement process. He/she will provide formal oversight and independent, third-party validation of the procurement process. Their responsibility is to ensure that the process is competitive, fair and transparent.

The fairness monitor will review procurement documents and review communications with respondents. Following the RFP, the fairness monitor will complete a fairness report which will be made public.

Q30. What would happen if no submissions are received of an acceptable quality? Or only one? Is there a Plan B if this happens?

A30. This is a highly unlikely scenario. The NBSL project is one of the largest infrastructure projects in North America. We are confident that this project will attract high quality respondents which will result in value-for-money for taxpayers.

Information sessions

Q31. What is the purpose of the information sessions?

A31. Industry information sessions and a site visit will take place on March 31 and April 1 to provide the private sector with greater details on project scope and timelines.

An Industry Day will take place on March 31 to provide an opportunity for potential respondents to meet and network with local, regional and national companies.

Q32. Is there any buy-Canadian component in the project?

A32. The new bridge for the St. Lawrence project is one of the largest infrastructure projects in North America. Attracting world class expertise will help ensure value for money for Canadian taxpayers.

Canadian companies are encouraged to submit proposals and local, regional and national companies will have business opportunities. The project will have a positive impact on the local economy and will inevitably mobilize local resources through the creation of jobs or the use of local equipment or materials. The upcoming information session will help keep industry apprised of the project and upcoming milestones. Industry Day will promote local and regional expertise.

However, there will be no special requirements or measures in place to guarantee Canadian goods and services.

Q33. Are the industry information sessions open to the public?

A33. The industry information sessions are not open to the public. However, the public will continue to be informed throughout the course of the project. The details of specific opportunities are currently being developed and will be communicated in due time.

Request for Proposals

Q34. How will the private partner be chosen during the RFP?

A34. The exact process to evaluate bids during the Request for Proposals process is still being developed. At a minimum, respondents will submit technical proposals that will contain design and construction plans and financial proposals that will have to demonstrate that financing has been accepted.

The lowest cost, technically compliant proposal will be identified as the preferred proponent.

Q35. Will the RFP be publicly released?

A35. In a public-private partnership procurement process, the RFP is issued to the three shortlisted proponents resulting from the RFQ.

Information such as the final PPP contract amount and the final bridge design will be made public after the Project Agreement is signed with the private sector partner.

Q36. Why is the government going to accept the lowest cost proposal? Haven't we learned our lesson with the Champlain Bridge?

A36. It is important to emphasize that the private partner's RFP submission will have to be deemed technically compliant. That is, proposals will be evaluated based on rigorously defined technical requirements.

Q37. How much will unsuccessful respondents to the RFP be paid? To the RFQ?

A37. Respondents to the RFQ will not be compensated.

For the RFP, an honorarium could be paid to each unsuccessful proponent that has submitted a compliant proposal but is not

selected as the private partner. This is best practice for PPP procurement and increases the competitiveness of the RFP process. Information will be forthcoming in the RFQ.

PPP general

Q38. What are the benefits of a PPP?

A38. When we announced the project, we indicated that a PPP was the preferred procurement option. The business case results confirmed this as a PPP provides greater value for money and more time certainty, which is critical for getting the project completed under an accelerated schedule.

For an infrastructure project of the scale of the NBSL project, the PPP model provides clear benefits for both the government and taxpayers, including:

- A contractually binding commitment by the private sector to deliver the project at a pre-determined price, with meaningful penalties in case of contract defaults which provides financial certainty to the government; as well as

- Guarantees that the infrastructure will be well maintained for the duration of the concession period irrespective of future budget appropriations, which provides assurances that the infrastructure can continue to be functional for the full duration of its useful life.

These critical considerations drove the government's decision to announce its preference for a PPP procurement.

With the business case complete, we have evidence that demonstrates that the PPP model will provide value-for-money compared to the traditional procurement method.

Q39. How much value-for-money does a PPP offer for the NBSL project?

A39. The business case analysis determined that the PPP procurement model would result in cost savings between 5% and 18% of the traditional model cost.

Other

Q40. Where will the new bridge for the St. Lawrence be located?

A40. Immediately downstream from the existing Champlain Bridge (on the north side of the Champlain Bridge).

Q41. How will traffic be managed during construction?

A41. Traffic management will be a key consideration. RFQ respondents must have experience with traffic management and they will have to submit a traffic management plan. The private partner will have to work closely with JCCBI, the City of Montreal and other municipalities, and the Quebec government to facilitate traffic management.

The Government of Canada has been working closely with the Quebec government and the City of Montreal to coordinate traffic management, ensure appropriate integration with provincial and municipal infrastructure, and coordinate with provincial and municipal operations and construction projects.

Q42. Who is part of the Project Team and what are their responsibilities?

A42. An integrated project team has been put in place which includes Infrastructure Canada, Public Works and Government Services Canada (PWGSC) and PPP Canada.

In general, Infrastructure Canada is the technical authority, PWGSC is the contracting authority, and PPP Canada is providing expert procurement advice.

Q43. Why is Infrastructure Canada part of the Project Team when before it was Transport Canada? Has Transport Canada done anything wrong?

A43. The Project Team has remained the same. The responsibilities for the new bridge for the St. Lawrence project have simply been transferred from Transport Canada to Infrastructure Canada to reflect Minister Lebel's portfolio and enable bureaucratic and administrative efficiencies. This will have absolutely no negative impact on the project.

Project costs

Q44. Is the total cost of the project still between $3 and $5 billion?

A44. The cost of the project will be known after the procurement process. The business case has provided us with more details on the project costs, but these figures cannot be made public at this time to avoid jeopardizing the competitive procurement process.

Q45. How much is the federal contribution towards this project?

A45. There will be a federal contribution towards the project, but it is still too early to determine the exact amount. The federal contribution will be determined once the RFP process is completed and the winning bid selected.

Budget 2014 announced $165 million over two years for procurement and project delivery activities for the new bridge for the St. Lawrence project. The activities will include engineering studies, property acquisition and utility relocation, and project management functions.

Q46. Which government program will fund the project?

A46. The project will be funded through a combination of toll revenue and a federal commitment. This commitment is not being provided from a specific program.

Q47. Is it true that the bridge will be more expensive because of the Seaway and the related fact that the bridge has to be higher?

A47. A minimum vertical clearance over the Seaway is required to allow the passage of ships and this does come with certain cost implications. These have always been factored in and this situation is no different from the A-30 Bridge or the current Champlain Bridge when it was originally built.

Q48. Why will the NBSL project cost so much when other bridges elsewhere in the world have been built for much less than the budget announced for the project?

A48. It is important to note that the NBSL project doesn't just include the new bridge for the St. Lawrence (3.4km), but will also include important highway work on île des Sœurs, a new île des Sœurs Bridge (470m), as well as the reconstruction of 3km of elevated highway on the federal portion of highway 15.

In addition to the three highway lanes that will be rebuilt in each direction, the project also includes a transit-dedicated corridor to accommodate a light rail system, the preferred solution for the Government of Quebec.

It is also important to note that there are also numerous project constraints, such as the built-up environment and the relocation of public utilities. Also, considerable work will be required to ensure connections to provincial highways and municipal roads.

Bridge design

Q49. What will the final design of the new bridge be?

A49. The final design of the new bridge will be determined following the PPP procurement process. However, it is certain that the new bridge will have three lanes in each direction for cars and trucks, a dedicated light rail transit corridor and a multi-use path.

Q50. Why will the new bridge be constructed with cement?

A50. Different materials, including cement and steel, were considered as part of the business case process. As part of the RFP process, bidders can propose materials of their choice as long as they respect the rigorously defined technical specifications and performance criteria that will meet a 125-year design life. Proponents will have to be technically compliant to be considered as a private partner.

Q51. How will the winning design be chosen?

A51. The process to evaluate bids during the RFP process is still being developed.

Q52. What if the bridge is cable-stayed? Isn't that a safety issue with the potential for ice falling on cars?

A52. We are well aware of this. Arup is currently examining this issue as it refines project requirements and prepares the design specifications to be included in the RFP.

Q53. What will the name of the new bridge be?

A53. The Government of Canada has mobilized considerable resources to ensure the new bridge is in service in 2018. The government will consider this question in due time. No name has been discarded.

Tolling

Q54. What will the toll rate be? Which toll rate scenarios are being considered? When will the toll rate be announced?

A54. It is too early to establish the toll rate. Additional studies and consultations will be completed prior to the establishment of a toll rate for the new bridge for the St. Lawrence. Several toll scenarios are being examined that are consistent with tolls in effect in the Montreal region and will be made public at a later date.

Q55. When were the toll rates confirmed for the Autoroute 25 and Autoroute 30 projects?

A55. For the A-25, the toll rates were released in February 2011, and the infrastructure was in service on May 21, 2011.

For the A-30, the toll rates were publicly announced on November 28, 2012, and the infrastructure was in service December 15, 2012.

As you can see, for both projects, the toll rate was only confirmed a few months before they opened. In the Project Agreements, only a range of potential toll rates were published, but the private partner could set the exact toll rates at their own discretion.

Q56. Why introduce tolls when the Quebec government and the cities do not share your position on this issue? Could this disagreement delay the project?

A56. We are prepared to discuss this issue with our partners. As you know, this project will be carried out under a PPP and tolls will be introduced to minimize the cost to taxpayers, encourage public transit and favour the user-pay principle.

The Government of Canada has respected all of its deadlines to date with respect to the NBSL project. We have demonstrated our ability

to work with our partners and respect our deadlines, and we are confident that our accelerated timeline will be respected.

Q57. Will other federal bridges be tolled?

A57. At this moment, there is no plan to toll other federal bridges.

Q58. How many vehicles could start using other bridges due to tolls on the New Bridge for the St. Lawrence?

A58. Our estimates indicate that some traffic diversion is indeed possible as a result of the introduction of tolls on the new bridge. However, data gaps contributed to forecasting limitations. Counting stations have been put into place in the Champlain Bridge corridor and further analysis will be undertaken before determining future toll rates and potential diversion.

Q59. Will the new bridge for the St. Lawrence's electronic toll collection system be linked to those of the Autoroute 25 and Autoroute 30? (interoperability of tolls)

A59. In November 2013, the Government of Canada awarded a contract which includes preparatory studies and writing of technical requirements to help identify options for the operation of electronic tolling systems for the new bridge for the St. Lawrence. Electronic toll collection on the new bridge will help maximize transportation efficiency.

The Project Team will work with the province of Quebec to examine the potential compatibility of electronic toll collection on the new bridge with the systems implemented on Autoroute 25 and Autoroute 30.

Canada-Quebec

Q60. How much is being invested in public transit?

A60. As you know, transit is under the jurisdiction of the Quebec government. Therefore, the Quebec government is better placed to answer this question. The Government of Canada's commitment is to construct a dedicated transit corridor and we will follow through on this commitment. That being said, the Quebec government could benefit from a financial contribution from the Government of Canada for a light-rail system as part of the new Building Canada plan announced in Budget 2013– the Quebec government is invited to make a request to that effect.

It is important to note that the new Building Canada Plan, which is set to launch by March 31, 2014, includes a $53 billion commitment for the next 10 years.

Q61. What route will the rail follow in île des Soeurs and Montreal once across the new bridge?

A61. The Quebec government is better placed to answer this question. The Government of Canada is working closely with the Quebec government to integrate light rail transit into the new bridge for the St. Lawrence corridor.

Q62. Do you support the Quebec government's proposal to implement a joint project office?

A62. The Government of Canada understands the importance of involving and consulting the Quebec government and local stakeholders throughout the project planning phase.

Since the project announcement in October 2011, we have established a robust governance structure that includes at a strategic level a stakeholder advisory committee, with membership from the *Ministère des Transports du Québec* (MTQ), *the Agence*

métropolitaine de transport (AMT) and the cities of Montréal, Brossard and Longueuil. This committee meets on a regular basis to discuss the NBSL project, to hear the members' concerns and to obtain their feedback.

There is also senior level committees between Canada and Quebec. These committees have been created to ensure strong collaboration and information exchange. Senior government officials from the MTQ and the AMT are represented in these groups.

Moreover, the governance structure includes technical working groups, including one that focuses exclusively on the integration of the light rail system on the new bridge. Again, the MTQ and the AMT are well represented on this working group.

Since January 2012, over 75 meetings between TC and the Quebec government have taken place to advance the project and these meetings will continue.

We believe that this governance structure provides a very valuable and robust forum that allows for the full collaboration of the various orders of government involved.

Q63. Will you transfer responsibility for the Montreal bridges to the Quebec government? Will the PPP Agreement prevent this transfer of responsibility?

A63. The Government of Canada is prepared to discuss with the Quebec government the eventual transfer of responsibility of the Montreal bridges once the new bridge for the St. Lawrence is in service.

Architectural quality

Q64. Has the architectural review panel been launched?

A64. The architectural review panel has been formed and is collaborating with the renowned architect Poul Ove Jensen and local firm Provencher Roy et associés. The panel includes Ordre des architectes du Québec (OAQ), Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ), Mission Design, Héritage Montréal, and the City of Montréal.

Q65. What exactly is architectural review panel doing?

A65. The architectural review panel is collaborating with Poul Ove Jensen and Provencher Roy et associés on the development of architectural directives. These are criteria that RFP respondents will have to respect for their proposals to be deemed technically compliant. Certain criteria will be prescriptive and others will allow for more flexibility for proponents. The committee will examine things like type of bridge structure and the form of the bridge.

The directives will be included in the PPP procurement documents and bidders will be required to comply with them.

Q66. How will bidders be required to comply with the architectural directives?

A66. Architectural directives will first be developed and integrated into a reference design which is a visual representation of a project that integrates all of the Government of Canada's project specifications. Specific elements of this reference design will then be included in a more detailed definition design which will provide a graphic representation of the components of the project that bidders' proposals will need to comply with specifically in order to be considered technically compliant.

Environment / Aboriginal affairs

Q67. Was there a discovery of an archeological site and burial ground near the location of the new bridge for the St. Lawrence?

A67. A prehistoric archeological burial site, where Amerindian remains were found, was discovered in 1995 near the project area during archeological searches. Following the discovery, the human remains were buried on the Mohawks of Kahnawake reserve during a ceremony. As such, the site on île des Soeurs still has a symbolic value for the Mohawks of Kahnawake.

The new bridge will not impact the precise location where the Amerindian remains were found. Furthermore, efforts will be made to not interfere with the extended area of the burial site.

Transport Canada has consulted with the Mohawks of Kahnawake from the beginning of the environmental assessment process for the NBSL project. The Mohawks will continue to be informed and consulted regarding the project's development.

Existing Champlain Bridge

Q68. Have any new cracks been detected on the Champlain Bridge?

A68. No new cracks have been detected on the Champlain Bridge since the one discovered earlier this fall. The beam is now in place to support the problematic girder.

Q69. What would happen if other beams on the Champlain Bridge are affected like the one that needed the "super beam"?

A69. The Champlain Bridge's beams are being closely monitored. JCCBI has ordered two replacement beams in the event another beam is similarly affected.

Q70. Will the Champlain Bridge be safe until 2018?

A70. As per the final Buckland & Taylor report, the bridge, in its current condition, provides an acceptable level of safety for bridge users, consistent with the requirements of the Canadian Highway Bridge Design Code. Therefore, the Champlain Bridge is safe. JCCBI continuously monitors the condition of the bridge and, if required, would restrict traffic and take remedial actions as appropriate to ensure its continued safety.

In addition to investments totalling over $400 million over the past few years to maintain safety of the Champlain Bridge corridor, Budget 2014 announced $378 million over two years to fund repairs and to operate federal bridges and related structures in Montreal, including the Champlain Bridge, to support their ongoing safety.

Q71. What is the status of the repairs recommended by Buckland & Taylor?

A71. JCCBI received an inspection report from Buckland & Taylor last September as part of the Champlain Bridge monitoring and maintenance program. The study recommended short-term and medium-term repairs to make the bridge safe.

Some of the repair work is already complete and JCCBI recently awarded contracts for other repairs. These contracts are based on the inspections of the Champlain Bridge, including the Buckland & Taylor recommendations.

Q72. How is the Champlain Bridge being monitored?

A72. JCCBI has instituted visual inspections of the problematic edge girders.

In addition, state-of-the-art instrumentation is deployed on the Champlain Bridge in order to monitor the behaviour of critical bridge elements in real-time, 24 hours a day, 7 days a week.

JCCBI also commissions inspections of the structures of the Champlain Bridge corridor. These in-depth inspections are conducted by independent private-sector engineers.

Q73. How much has been spent on the Champlain Bridge in recent years?

A73. The government has invested nearly $400 million to maintain the safety of the Champlain Bridge corridor in the past few years. We announced $212 million in Budget 2009 for a 10-year major repair program to be completed in 2018/19, $9.5 million in Budget 2010 for urgent repairs, and $158 million in Budget 2011 for various repairs to the Champlain Bridge corridor.

Budget 2014 announced $378 million over two years to fund repairs and to operate federal bridges and related structures in Montreal, including the Champlain Bridge, to support their ongoing safety.

Q74. Are there emergency plans in place?

A74. JCCBI is responsible for developing emergency measures and contingency plans and has an emergency plan in place. As safety of the travelling public remains paramount, JCCBI would not hesitate to expeditiously restrict traffic on the bridge if required. The Corporation will continue to work with its partners to ensure effective contingency measures or plans are in place and up-to-date to provide an adequate response in the event of an unforeseen occurrence or lane restrictions or closures.

Q75. Is JCCBI working with other stakeholders in developing emergency and contingency plans?

A75. Yes, JCCBI always works closely with other stakeholders and transportation authorities, such as the Ministère des Transports du Québec, as it develops emergency and contingency plans.

JCCBI is one of 16 members of the "Mobility Montreal" partnership led by the Ministère des Transports du Québec which provides up-to-date information on roadwork and traffic conditions in the Greater Montreal area.

QUESTIONS ET RÉPONSES
NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

--ANNONCE DU LANCEMENT DE LA DEMANDE DE QUALIFICATION --

Table des matières

Diffusion de l'information 2

Processus d'approvisionnement 3
- Définitions
- Échéanciers
- Porté du projet en PPP et entente de partenariat
- Processus de passation de contrats
- Évaluation DDQ
- Sessions d'information
- Demande de propositions
- PPP générale
- Autre

Coûts du projet 19

Conception du pont 21

Péages 22

Canada-Québec 24

Qualité architecturale 26

Environnement / Affaires autochtones 27

Pont Champlain existant 28

Diffusion de l'information

Q1. Quand les détails du projet, notamment le coût, la conception du pont et les taux de péage, seront-ils publiés?

A1. Les renseignements sur le montant du contrat du PPP, en plus des détails concernant l'analyse du dossier d'affaires et la conception finale du pont seront publiés en temps opportun, après la signature de l'entente du projet avec le partenaire du secteur privé.

Il faut comprendre que ces renseignements ne peuvent pas être publiés, car ils pourraient être néfastes au processus d'approvisionnement concurrentiel qui est en cours. La divulgation de renseignements confidentiels est de nature délicate sur le plan commercial et pourrait nuire aux intérêts du gouvernement.

Aucun taux de péage n'a encore été déterminé quant au nouveau pont pour le Saint-Laurent. D'autres études et consultations seront menées avant l'établissement d'un taux de péage pour le nouveau pont.

Entre-temps, un exposé sur de nombreux éléments du dossier d'affaires a été préparé et peut être consulté en ligne, conformément à notre engagement en matière de transparence.

Processus d'approvisionnement

Définitions

Q2. Qu'est-ce qu'une demande de qualification?

A2. La demande de qualification (DDQ) est la première étape du processus d'approvisionnement qui aboutira à la sélection d'un partenaire privé avec lequel le gouvernement du Canada fera affaire. La DDQ est un processus public ouvert à toutes les parties intéressées. Les répondants sont évalués sur leur capacité à réaliser le projet. Trois répondants seront alors invités à procéder à l'étape de demande de propositions (DDP).

Le document de DDQ – qui sera disponible sur Achatsetventes.gc.ca le 17 mars – reflète les pratiques exemplaires en matière de PPP et appuie un processus d'approvisionnement ouvert, équitable et transparent; il s'inspire des DDQ généralement acceptées par le marché. La DDQ décrit le projet et présente les critères sur lesquels les répondants seront évalués.

Q3. Qu'est-ce qu'une demande de propositions?

A3. La demande de propositions (DDP) est la deuxième étape du processus d'approvisionnement concurrentiel qui donnera lieu à la sélection d'un partenaire privé. La DDP est transmise aux trois répondants inscrits sur la liste découlant de la DDQ. Les répondants présenteront des propositions techniques et financières avec un prix et un calendrier fixes. Les propositions seront évaluées en fonction des critères techniques et financiers.

Échéancier

Q4. Quels sont les échéanciers du processus d'approvisionnement?

A4. Suite au lancement de la DDQ, une séance d'information et une visite du site seront organisées pour les répondants intéressés, respectivement le 31 mars et le 1er avril. La réunion des soumissionnaires se tiendra le 31 mars. La date d'échéance de la DDQ est fixée au 30 avril. Le choix des trois répondants les mieux à mêmes de réaliser le projet sera effectué avant le mois de juin 2014.

La DDP sera transmise aux qualifiés en juillet, et ces derniers devront remettre leurs propositions en février 2015. Le choix du partenaire privé sera annoncé en avril 2015. L'entente de partenariat sera signé en juillet 2015 et les travaux de construction devraient débuter peu de temps après, soit en été 2015.

Le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera en service en 2018. Les autres volets du projet, notamment l'autoroute 15 et le pont de l'île des Sœurs, seront achevés d'ici 2020.

Q5. Ces délais sont-ils réalistes? Est-ce que sept mois suffiront aux compagnies pour préparer leur DDP? Les coûts seront-ils plus élevés à cause des risques que prendra le secteur privé?

A5. Les échéanciers du projet ont été établis et validés par des ingénieurs et d'autres experts, à la suite d'un examen rigoureux du calendrier du projet.

Nos experts du PPP ont déterminé que sept mois suffiraient pour préparer une proposition et ce délai correspondant au délai habituel d'un processus d'approvisionnement de PPP.

Q6. Êtes-vous toujours sur la bonne voie en ce qui concerne l'échéance de 2018 pour le nouveau pont?

A6. Le 1er décembre 2013, le ministre Lebel a donné la garantie que l'échéance de 2018 serait respectée. Aucun effort ne sera ménagé pour respecter l'engagement du gouvernement concernant la date d'achèvement de la travée principale.

Le 17 mars, la demande de qualification sera affichée afin de mettre sur pied un partenariat public-privé pour le nouveau pont. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera la composante prioritaire et sera en service en 2018. Les autres composantes du projet seront réalisées d'ici 2020.

Lorsque l'entente de partenariat sera signée en 2015, le partenaire privé devra livrer le projet avant une date fixe et à un coût fixe.

Q7. Est-il possible que tout le corridor soit prêt en 2018?

A7. La priorité est que le nouveau pont soit mis en service en 2018. Toutefois, rien n'empêche les soumissionnaires éventuels à élaborer des propositions qui visent l'achèvement de tout le corridor d'ici 2018.

Q8. L'accélération de la construction compromettra-t-elle la sécurité du nouveau pont?

A8. La sécurité et la sûreté des Canadiens est une priorité absolue du gouvernement du Canada. Il n'est pas question de couper les coins ronds quand il y va d'une infrastructure aussi importante pour l'économie du pays, mais le processus peut être accéléré sans faire de compromis sur la sécurité et la qualité. Nous veillerons de près à ce que les normes techniques les plus élevées soient respectées tout au long du projet.

Q9. Pouvez-vous garantir que le gouvernement respectera l'échéancier?

A9. Jusqu'à présent, le gouvernement du Canada a respecté toutes ses échéances relatives au projet NPSL. Nous avons terminé l'évaluation environnementale plus tôt que prévu, et nous avons terminé le dossier d'affaires selon l'échéancier. Au cours des derniers mois, nous avons également initié une série d'études techniques et nous avons mobilisé une importante équipe de professionnels techniques requis pour réaliser le projet rapidement. Ces actions ont démontré notre capacité à respecter nos échéanciers et nous sommes confiants que le calendrier accéléré sera respecté.

Porté du projet en PPP et entente de partenariat

Q10. De quoi sera chargé le partenaire privé?

A10. Le partenaire privé sera chargé de la conception, de la construction, du financement, de l'exploitation et de l'entretien du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (contrat de conception-construction-financement-exploitation-entretien), notamment :

- Le nouveau pont pour le Saint-Laurent, y compris l'approche de l'autoroute 10 et l'installation d'une infrastructure de péage et de systèmes de transport intelligents.
- Un nouveau pont pour l'île des Sœurs, en plus des autoroutes de raccordement et d'échangeurs.
- La reconstruction et l'élargissement du tronçon de l'autoroute 15.
- L'exploitation et l'entretien de l'infrastructure actuelle, y compris le pont Clément et une partie de la l'autoroute Bonaventure.

Q11. Quelle pénalité sera imposée au partenaire privé s'il ne construit pas le pont d'ici 2018?

A11. Le partenaire privé sera lié par contrat pour livrer le projet à la date fixée. Les pénalités pour les manquements au contrat n'ont pas encore été déterminées. Ces pénalités seront déterminées lors de l'élaboration du contrat de partenariat.

Q12. Le partenaire privé sera responsable de l'infrastructure pendant combien de temps?

A12. L'entente du projet durera 35 ans, ce qui comprend 5 ans de travaux de construction et 30 ans d'exploitation.

Q13. Pourquoi aviez-vous indiqué 30 ans dans l'annonce du dossier d'affaires le 15 janvier 2014?

A13. Lors de cette annonce, nous parlions de la durée de l'étape suivant l'achèvement du projet de corridor.

L'entente de partenariat sera probablement signée en 2015, ce qui inclut la période de construction de 5 ans et l'étape d'exploitation de 30 ans, soit un total de 35 ans.

Q14. Qu'arrivera-t-il si le partenaire privé n'entretient pas l'infrastructure convenablement?

A14. Les contrats et les versements du PPP sont basés sur le rendement, ce qui signifie que le rendement de l'infrastructure sera suivi durant toute la période de concession, et une partie du paiement au partenaire privé peut être retenu en tout temps, si les spécifications de rendement ne sont pas respectées. C'est une façon d'inciter le partenaire privé à s'assurer du bon fonctionnement de l'infrastructure durant la période d'entente de PPP.

Q15. Quelle est la structure de paiement du PPP?

A15. Le partenaire privé devrait recevoir des versements à des étapes clés du projet durant la construction : un versement, une fois la construction terminée, et des versements réguliers au cours de l'étape d'exploitation. Si le partenaire privé ne respecte pas certaines spécifications de rendement, les versements seront réduits. Ces points seront finalisés durant la demande de propositions.

Q16. Que se passera-t-il après la période de 35 ans du PPP?

A16. Le partenaire privé doit s'assurer que l'état de l'infrastructure respecte certaines normes. Vers la fin de la période d'entente, l'infrastructure sera inspectée par une autorité de certification indépendante. Si les normes ne sont pas respectées, les versements seront retenus jusqu'à ce que les lacunes soient comblées. L'exploitation et l'entretien de l'infrastructure relèvera alors du gouvernement du Canada.

Q17. De quoi ne sera pas chargé le partenaire privé?

A17. Le partenaire privé ne sera pas chargé de la démolition du pont Champlain actuel, du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs, de l'Estacade (ouvrage de protection contre les glaces), de l'entretien principal du pont Clément, de l'autoroute Bonaventure ni du déplacement des pylônes d'Hydro-Québec.

Q18. Vous dites que seuls les travaux d'entretien et d'exploitation (E et E) liés au transport terrestre sur le pont Clément feront partie de la portée du PPP. Qu'en est-il des travaux plus coûteux? Qui en sera chargé?

A18. La société PJCCI sera chargée des autres travaux de E et E.

Q19. Pourquoi la démolition du pont Champlain est-elle exclue de la portée du projet? Combien cela coûtera-t-il?

A19. Le fait de soumettre la démolition du pont Champlain à un processus d'approvisionnement distinct permettra d'optimiser les ressources.

La démolition du pont Champlain nécessite des compétences différentes de celles requises pour la construction du nouveau pont et fera l'objet d'un processus d'approvisionnement séparé à une date ultérieure.

De plus, le prix de l'acier (les entreprises de démolition pourraient recycler celui du pont Champlain, ce qui pourrait ainsi avoir une incidence sur le coût net des travaux de démolition) fluctue au fil du temps.

Par conséquent, il est difficile d'évaluer aujourd'hui à combien s'élèverait le coût des travaux de démolition étant donné que ces activités n'auront pas lieu avant de nombreuses années.

Processus de passation de contrats

Q20. Comment garantirez-vous l'intégrité du processus d'approvisionnement?

A20. Le gouvernement du Canada mettra en place un processus de passation de contrats ouvert, équitable et transparent qui repose sur une approche d'approvisionnement acceptable d'un point de vue commercial et sur les principes d'approvisionnement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

Il sera caractérisé par l'implication de l'industrie, une solide gouvernance et le recours à des tierces parties indépendantes, notamment un surveillant de l'équité.

De plus, les soumissionnaires seront tenus de respecter les exigences d'intégrité de TPSGC. Un répondant ne pourra pas faire affaire avec

le gouvernement du Canada s'il a fait l'objet d'une condamnation pour fraude ou autres malversations.

Q21. Que pensez-vous des allégations de corruption concernant l'attribution d'un contrat par la société PJCCI à SNC-Lavalin pour le pont Jacques-Cartier au début des années 2000?

A21. Le gouvernement du Canada s'est engagé à avoir une gouvernance des sociétés d'État qui soit transparente et responsable. Il s'attend à ce que toutes les institutions fédérales soient responsables et disposent de politiques qui respectent la saine gestion des fonds publics. Nous sommes préoccupés par les allégations de corruption et nous appuyons les efforts visant éclaircir ce dossier.

Les autres demandes de renseignements sur les contrats ou d'autres décisions opérationnelles de la société PJCCI devraient être transmises à la société d'État.

Q22. Quelle est la valeur totale des contrats attribués jusqu'à présent?

A22. Les contrats attribués jusqu'à présent valent plus de 21 millions de dollars, ce qui comprend : un contrat de 3 millions de dollars à PricewaterhouseCoopers (PwC) pour le dossier d'affaires; un contrat de 15,3 millions de dollars à Arup Canada Inc. pour les services techniques et de coordination; un contrat de 1 million de dollars au groupe IBI pour les études préparatoires sur les systèmes électroniques; et un contrat de 1,14 million de dollars à LVM Inc. pour les études géotechniques et les services de laboratoire.

Q23. Arup ou tout autre sous-traitant peuvent-ils soumettre une demande pour le contrat de PPP?

A23. Arup et ses sous-traitants, dans le cadre du projet du NPSL, ne seront pas autorisés à faire partie, directement ou indirectement, d'une équipe soumettant une proposition pour le contrat du PPP.

Q24. Le gouvernement étudiera-t-il une offre de SNC-Lavalin ou de Cima+?

A24. Le gouvernement du Canada mettra en place un processus de passation de contrats ouvert, équitable et transparent qui repose sur une approche d'approvisionnement PPP, qui soit acceptable d'un point de vue commercial et sur les principes d'approvisionnement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

Il sera caractérisé par la consultation de l'industrie, une solide gouvernance et le recours à des tierces parties indépendantes, comme un conseiller en équité. De plus, les soumissionnaires seront tenus de respecter les exigences d'intégrité de TPSGC.

Q25. Tous les sous-traitants seront-ils assujettis aux exigences d'intégrité de TPSGC?

A25. Pour tous les contrats conclus avec TPSGC, l'entrepreneur principal doit s'assurer que les sous-traitants se soumettent aux mesures d'intégrité du Ministère.

Évaluation de la DDQ

Q26. Suite à la DDQ, comment seront choisis les trois répondants qui présenteront une proposition?

A26. Les répondants de la DDQ seront classés en fonction de leurs qualifications pour exécuter le projet.

En général, l'objectif du processus de la DDQ vise à déterminer les répondants les plus qualifiés pour le projet en se basant sur leur capacité financière et leur capacité technique pour mener à bien le projet.

Voici les critères d'évaluation de la DDQ :

- Démonstration de la capacité financière et de financement;
- Expérience de partenariat avec d'autres équipes;

- Expérience de la conception et de la construction de ponts et de routes;
- Expérience de l'exploitation et de l'entretien de ponts et de routes;
- Expérience de l'exploitation et de l'entretien de systèmes de péage.

Un comité d'évaluation évaluera les réponses de la DDQ.

Q27. Qui siégera au comité d'évaluation de la DDQ?

A27. Le comité d'évaluation comprendra des représentants gouvernementaux (fonctionnaires) et des conseillers, qui sont des experts en la matière et reconnus dans leur domaine. Ces derniers suivront une formation avant le processus d'évaluation. Le comité sera supervisé par un surveillant de l'équité et un expert en passation de marchés de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

Q28. Comment allez-vous vous assurer que l'évaluation de la demande de qualifications se déroule de manière impartiale?

A28. Nous allons mettre en place un processus d'évaluation rigoureux, objectif, fondé sur le consensus et qui reflète les meilleures pratiques d'approvisionnement en PPP. Le processus sera suivi de près par un surveillant en équité. Un comité sera mis en place afin d'examiner les potentiels conflits d'intérêts ou l'existence d'avantage indu.

Des équipes d'experts distinctes examineront des critères d'évaluation différents. Ainsi, aucun évaluateur ne prendra connaissance de l'ensemble des réponses et des notes de la demande de qualifications. Chaque équipe déterminera une note consensuelle pour les critères qu'elle évalue.

Les membres du comité d'évaluation n'auront aucune interaction avec les répondants et devront déclarer tous conflits d'intérêts. Les

évaluateurs seront formés au préalable et seront des experts réputés dans leur domaine.

Q29. Quel est exactement le rôle du surveillant indépendant en équité?

A29. Le surveillant en équité fait partie intégrante du processus d'approvisionnement. Il assurera une surveillance officielle et une validation indépendante de tierce partie du processus d'approvisionnement. Sa responsabilité est de veiller à ce que le processus soit concurrentiel, juste et transparent.

Le surveillant en équité examinera les documents d'approvisionnement et les communications avec les répondants. À la suite de la demande de propositions, le surveillant en équité rédigera un rapport qui sera rendu public.

Q30. Que se passerait-il si aucune soumission de qualité acceptable n'était reçue? Ou s'il n'y en avait qu'une? Est-ce qu'il y a un plan B le cas échéant?

A30. Il s'agit d'un scénario hautement improbable. Le projet du NPSL est l'un des plus importants projets d'infrastructure en Amérique du Nord. Nous sommes convaincus que ce projet attirera des répondants de haute qualité, ce qui se traduira par le meilleur rapport qualité/prix pour les contribuables.

Séances d'information

Q31. À quoi servent les séances d'information à l'intention de l'industrie?

A31. Des séances d'information à l'intention de l'industrie et une visite du site auront lieu respectivement le 31 mars et le 1er avril afin de fournir au secteur privé plus de détails sur la portée et l'échéancier du projet.

Une journée de l'industrie aura lieu le 31 mars afin de donner l'occasion aux répondants potentiels de rencontrer des entreprises locales, régionales et nationales et d'établir des liens avec elles.

Q32. Est-ce que le projet comporte un élément Achetez canadien?

A32. Le projet du NPSL est l'un des plus importants projets d'infrastructure en Amérique du Nord. Ce projet attirera des compagnies de classe mondiale, ce qui se traduira ultimement par le meilleur rapport qualité/prix pour les contribuables. Les compagnies canadiennes sont encouragées à soumissionner dans le cadre de ce projet, qui est une belle opportunité d'affaires pour les entreprises locales, régionales et nationales. Le projet aura un impact positif sur l'économie locale avec la création d'emplois ou l'utilisation d'équipements ou de matériaux locaux. La session d'information permettra à l'industrie de connaître les derniers développements du projet ainsi que les prochaines étapes. Cette journée fera la promotion des expertises locales.

Cela dit, il n'y aura pas de dispositions spéciales pour garantissant l'utilisation des biens et services offerts par les compagnies canadiennes.

Q33. Est-ce que les séances d'information à l'intention de l'industrie sont ouvertes au public?

A33. Les séances d'information à l'intention de l'industrie ne sont pas ouvertes au public. Toutefois, le public continuera d'être informé tout au long du projet. Les détails de ces occasions d'information et de consultation sont en train d'être élaborés et seront communiqués en temps opportun.

Demande de propositions

Q34. Comment le partenaire du secteur privé sera-t-il choisi à la suite de la demande de propositions?

A34. Le processus exact d'évaluation des soumissions dans le cadre de la demande de propositions est toujours en cours d'élaboration. Au minimum, les répondants soumettront des propositions techniques qui comporteront des plans de conception et de construction, de même que des propositions financières qui devront démontrer que le financement a été accepté.

Le soumissionnaire retenu sera celui qui présentera une proposition techniquement conforme au plus bas prix.

Q35. Est-ce que la demande de propositions sera rendue publique?

A35. Dans un processus d'approvisionnement en partenariat public-privé, la demande de propositions est communiquée à trois soumissionnaires présélectionnés suite à la demande de qualifications.

Les informations telles que comme le montant final du contrat du PPP et la conception finale du pont seront rendus publics après signature du contrat de partenariat.

Q36. Pourquoi le gouvernement va-t-il accepter la proposition la moins coûteuse? N'avons-nous pas tiré des leçons du pont Champlain?

A36. Il est important de souligner que la soumission du partenaire privé dans le cadre de la demande de propositions devra être jugée techniquement conforme. Cela signifie que les propositions seront évaluées sur des exigences techniques rigoureusement définies.

Q37. Quelle indemnisation sera versée aux répondants qui n'auront pas été retenus à la suite de la demande de propositions? De la demande de qualifications?

A37. Les répondants à la demande de qualifications ne seront pas indemnisés.

Pour ce qui est de la demande de propositions, des honorariums pourraient être versés à chaque répondant qui a soumis une proposition conforme, mais qui n'a pas été retenu pour être le partenaire privé. Il s'agit d'une meilleure pratique pour les processus d'approvisionnement en PPP, et cela accroît la concurrence du processus de demande de propositions. Les détails seront fournis dans la demande de qualifications.

PPP général

Q38. Quels sont les avantages d'un PPP?

A38. Lorsque nous avons annoncé le projet, nous avions indiqué que le PPP était l'option d'approvisionnement privilégiée. Les résultats du dossier d'affaires confirment la supériorité de l'option d'approvisionnement privilégiée, car celle-ci permet une meilleure optimisation des ressources et offre plus de précision par rapport au calendrier d'exécution, ce qui est essentiel dans la réalisation d'un projet avec un échéancier accéléré.

Pour ce qui est des projets d'infrastructure de l'envergure du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL), le modèle PPP procure des avantages indéniables au gouvernement et aux contribuables, notamment :

- un engagement contractuel obligeant le secteur privé à réaliser l'infrastructure à un prix préétabli, avec des sanctions significatives en cas de non-respect des modalités du contrat, ce qui offre une certitude financière au gouvernement;

- des garanties que l'infrastructure sera bien entretenue pour la durée de la période de concession indépendamment des crédits budgétaires futurs, ce qui assure une infrastructure fonctionnelle pour la durée entière de son cycle de vie utile.

Ces considérations financières importantes ont motivé l'annonce du gouvernement relative à sa décision d'opter pour un PPP.

Avec le dossier d'affaires, nous avons maintenant la preuve que le modèle PPP offre une optimisation des ressources, comparativement au mode traditionnel d'approvisionnement.

Q39. Quelles économies un PPP permet-il de réaliser pour le projet du NPSL?

A39. L'analyse du dossier d'affaires a déterminé que le modèle d'approvisionnement en PPP procurerait des économies de l'ordre de 5 à 18 % par rapport au modèle traditionnel.

<u>Autre</u>

Q40. Où le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera-t-il situé?

A40. Immédiatement en aval du pont Champlain actuel (du côté nord du pont Champlain).

Q41. Comment va-t-on gérer la circulation pendant la construction?

A41. La gestion de la circulation sera une préoccupation clé. Les répondants à la demande de qualifications doivent avoir une expérience de la gestion de la circulation et devront soumettre un plan de gestion de la circulation. Le partenaire privé devra travailler en étroite collaboration avec les PJCCI, la Ville de Montréal et d'autres municipalités et avec le gouvernement du Québec pour faciliter la gestion de la circulation.

Le gouvernement du Canada travaille étroitement avec le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal afin de coordonner la gestion de la circulation, d'assurer une intégration appropriée avec l'infrastructure provinciale et municipale et de coordonner le tout avec les activités et les projets de construction au niveau provincial et municipal.

Q42. Qui fait partie de l'équipe de projet et quelles sont leurs responsabilités?

A42. On a mis en place une équipe intégrée de projet qui regroupe Infrastructure Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) et PPP Canada.

En gros, Infrastructure Canada est l'autorité technique, TPSGC est l'autorité contractante et PPP Canada fournit des conseils d'expert sur l'approvisionnement.

Q43. Pourquoi Infrastructure Canada fait-elle partie de l'équipe de projet alors qu'il s'agissait auparavant de Transports Canada? Est-ce que Transports Canada a quelque chose à se reprocher?

A43. L'équipe de projet est demeurée la même. Les responsabilités concernant le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent ont simplement été transférées de Transports Canada à Infrastructure Canada afin de refléter le portefeuille du ministre Lebel et de permettre des gains d'efficience aux niveaux bureaucratique et administratif. Cela n'aura absolument aucun effet négatif sur le projet.

Coûts du projet

Q44. Le coût total du projet se situe-t-il toujours entre trois et cinq milliards de dollars?

A44. Le coût total du projet sera connu après le processus d'approvisionnement. Le dossier d'affaires nous a fourni de plus amples détails sur les coûts associés aux projets, mais ces chiffres ne peuvent être rendus publics pour le moment, car cela pourrait nuire au processus d'approvisionnement concurrentiel.

Q45. À combien s'élève la contribution fédérale à l'égard de ce projet?

A45. Une contribution fédérale sera versée au projet, mais il est encore trop tôt pour en déterminer le montant exact. La contribution fédérale sera établie lorsque le processus d'appels de propositions sera terminé et que le partenaire privé sera choisi.

Dans le cadre du budget de 2014, on a annoncé un investissement de 165 millions de dollars sur deux ans aux fins d'activités liées à l'approvisionnement et à la réalisation du projet du NPSL. Les activités comprendront notamment des études d'ingénierie, l'acquisition de terrains, le déplacement de services publics et des fonctions de gestion de projet.

Q46. Quel programme gouvernemental financera le projet?

A46. Le projet sera financé au moyen d'une combinaison de revenus de péage et d'un engagement de la part du gouvernement fédéral. Cet engagement n'est pas fourni à partir d'un programme précis.

Q47. Est-il vrai que la construction du pont sera plus coûteuse en raison de la Voie maritime et du fait que le pont doit être plus élevé?

A47. Un dégagement vertical minimal au-dessus de la Voie maritime est requis pour permettre le passage des navires et cela comporte certaines conséquences financières. Ces facteurs ont toujours été

pris en considération, et cette situation ne diffère en rien de celle du pont de l'autoroute 30 ou de l'actuel pont Champlain au moment de sa construction.

Q48. Pourquoi est-ce que le projet du NPSL coûtera-t-il si cher alors que d'autres ponts à travers le monde ont été construits pour une somme moindre que le budget annoncé pour ce projet?

A48. Il est important de noter que le projet du NPSL ne se limite pas au nouveau pont pour le Saint-Laurent (3,4 km), mais qu'il comprend également des travaux autoroutiers importants sur l'île des Sœurs, le nouveau pont de l'île des Sœurs (470 m), ainsi que la reconstruction de 3 km d'autoroute surélevée sur la partie fédérale de l'A-15.

En plus des 3 voies autoroutières qui seront construites dans chaque direction, le projet inclut un corridor dédié exclusivement au transport en commun qui devra satisfaire aux exigences du système léger sur rail (SLR), la solution privilégiée du gouvernement du Québec.

Il faut également noter que de nombreuses contraintes s'ajoutent au projet, tel que le milieu bâti dans lequel le projet s'insère ainsi que le déplacement de nombreux services publics. Il est aussi important de souligner qu'un travail important sera nécessaire afin d'assurer le raccordement aux tronçons autoroutiers provinciaux et aux routes municipales.

Conception du pont

Q49. Quelle sera la conception finale du nouveau pont?

A49. La conception finale du nouveau pont sera établie à la suite du processus d'approvisionnement en PPP. Toutefois, il est certain que le nouveau pont comportera trois voies dans chaque direction pour les voitures et les camions, un corridor réservé à un train léger sur rail et une piste multifonctionnelle.

Q50. Pourquoi le nouveau pont sera-t-il construit en ciment?

A50. Différents matériaux, y compris le ciment et l'acier, ont été pris en considération dans le cadre du dossier d'affaires. Dans le cadre du processus de DDP, les soumissionnaires peuvent proposer des matériaux de leur choix dans la mesure où ils respectent les spécifications techniques et les critères de rendement qui ont été définis en vue d'atteindre l'objectif de durée de vie utile de 125 ans. Les promoteurs devront être conformes sur le plan technique afin d'être considérés à titre de partenaire privé.

Q51. De quelle façon la conception gagnante sera-t-elle choisie?

A51. Le processus d'évaluation des soumissions est en cours d'élaboration.

Q52. Qu'arrivera-t-il si le pont est un pont à haubans? Cela peut-il entraîner des problèmes de sécurité en raison du risque de chute de glace sur les voitures?

A52. Nous sommes parfaitement conscients de cet enjeu. La firme Arup examine actuellement la question au fur et à mesure qu'elle précise les exigences du projet et qu'elle prépare les spécifications de conception qui feront partie de la DDP.

Q53. Quel sera le nom du nouveau pont?

A53. Le gouvernement du Canada a mobilisé des ressources considérables pour veiller à ce que le nouveau pont entre en service en 2018. Le gouvernement tiendra compte de cette question en temps opportun. Aucun nom n'a été mis de côté.

Péages

Q54. À combien s'élèveront les droits de péage? Quels sont les scénarios de péage envisagés? À quel moment les droits de péage seront-ils annoncés?

A54. Il est trop tôt pour le dire. D'autres études et consultations seront réalisées avant l'établissement des droits de péage pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent. Plusieurs scénarios de péage sont examinés pour s'assurer qu'ils s'harmonisent aux péages en vigueur dans la région de Montréal, et ils seront rendus publics à une date ultérieure.

Q55. À quel moment les taux de péage ont-ils été confirmés dans le cadre des projets des autoroutes 25 et 30?

A55. En ce qui concerne l'autoroute 25, le taux de péage a été annoncé en février 2011 et l'infrastructure est entrée en service le 21 mai 2011.

Quant à l'autoroute 30, le taux de péage a été annoncé publiquement le 28 novembre 2012 et l'infrastructure est entrée en service le 15 décembre 2012.

Comme vous pouvez le constater dans le cadre de ces deux projets, le taux de péage a seulement été confirmé quelques mois avant l'ouverture des autoroutes. Dans les ententes relatives au projet, une gamme de taux de péage possibles ont été publiés, mais le partenaire privé pourrait fixer le taux de péage exact à sa discrétion.

Q56. Pourquoi imposer des péages alors que le gouvernement du Québec et les villes ne partagent pas votre position sur cette question? Ce désaccord pourrait-il retarder le projet?

A56. Nous sommes disposés à discuter de cette question avec nos différents partenaires. Comme vous le savez déjà, le projet sera réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé et des péages seront imposés pour réduire au minimum les coûts pour les contribuables, favoriser le transport collectif et favoriser le principe de « l'utilisateur-payeur ».
À ce jour, le gouvernement du Canada a respecté toutes ces échéances en ce qui concerne le projet du NPSL. Nous avons démontré notre capacité à travailler avec nos partenaires et à respecter nos échéances, et nous sommes confiants que nous serons en mesure de respecter le calendrier respecté.

Q57. Des droits de péage seront-ils imposés sur d'autres ponts fédéraux?

A57. Pour le moment, il n'est pas prévu d'imposer des droits de péage sur D'autres ponts fédéraux.

Q58. Combien de véhicules par jour pourraient commencer à emprunter d'autres ponts à la suite de l'imposition de droits de péage sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent?

A58. Nos estimations indiquent que certains détournements de la circulation sont effectivement attendus à la suite de l'imposition des droits de péage. Toutefois, les écarts entre les données ont contribué aux limites des prévisions. Des postes de comptage ont été mis en place sur le corridor du pont Champlain, et des analyses approfondies seront menées avant de déterminer les futurs droits de péage et les détournements possibles.

Q59. Le système électronique de perception des péages du nouveau pont pour le Saint-Laurent sera-t-il relié à ceux des autoroutes 25 et 30 (interopérabilité des péages)?

A59. En novembre 2013, le gouvernement du Canada a attribué un contrat prévoyant la réalisation d'études préparatoires et la rédaction d'exigences techniques afin de cibler diverses options quant à l'exploitation des systèmes de péage électriques du nouveau pont pour le Saint-Laurent. La perception électronique des péages sur le nouveau pont contribuera à optimiser l'efficacité du transport.

L'équipe chargée du projet collaborera avec la province de Québec en vue d'examiner la compatibilité possible du système de perception électronique des péages avec les systèmes mis en œuvre sur les autoroutes 25 et 30.

Canada-Québec

Q60. Quel est le montant investi dans le transport en commun?

A60. Comme vous le savez, le transport en commun relève de la compétence du gouvernement du Québec. Par conséquent, le gouvernement du Québec est mieux placé pour répondre à cette question. Le gouvernement du Canada s'est engagé à construire un couloir réservé au transport en commun, et nous donnerons suite à cet engagement. Cela dit, le gouvernement du Québec pourrait profiter d'une contribution financière du gouvernement du Canada pour un système léger sur rail dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada annoncé dans le budget de 2013; le gouvernement du Québec est invité à faire une demande à cet effet.

Il est important de noter que le nouveau plan Chantiers Canada, dont le lancement est prévu d'ici le 31 mars 2014, comprend un engagement de 53 milliards de dollars pour les 10 prochaines années.

Q61. Quelle route suivra le train à l'Île des Sœurs et à Montréal une fois de l'autre côté du pont?

A61. Le gouvernement du Québec est mieux placé pour répondre à cette question. Le gouvernement du Canada travaille en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec pour intégrer le train léger sur rail au corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Q62. Appuyez-vous la proposition du gouvernement du Québec de mettre en place un bureau de projet conjoint?

A62. Le gouvernement du Canada sait qu'il est important que le gouvernement du Québec et les intervenants locaux participent à la phase de planification du projet et soient consultés tout au long de celle-ci.

Depuis l'annonce du projet en octobre 2011, nous avons établi une solide structure de gouvernance qui comprend, à un niveau stratégique, un comité consultatif des intervenants, formé de représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ), de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des villes de Montréal, Brossard et Longueuil. Le comité se réunit régulièrement pour discuter du projet du NPSL, écouter les préoccupations des membres et obtenir leurs commentaires.

En plus un comité de haut niveau Canada-Québec a été mis en place. Ces comités ont été créés afin d'assurer une étroite collaboration et un échange de renseignements. Les hauts fonctionnaires du MTQ et de l'AMT sont représentés dans ces groupes.

La structure de gouvernance comprend également des groupes de travail techniques, notamment un groupe de travail qui se concentre exclusivement sur l'intégration du système léger sur rail sur le nouveau pont. Encore une fois, le MTQ et l'AMT sont bien représentés au sein de ce groupe de travail.

Depuis janvier 2012, plus de 75 réunions entre Transports Canada et le gouvernement du Québec ont eu lieu pour faire avancer les divers projets, et ces réunions se poursuivront.

Nous croyons que cette structure de gouvernance offre une très bonne tribune et permet la pleine collaboration des divers ordres de gouvernement concernés.

Q63. Allez-vous transférer la responsabilité des ponts de Montréal au gouvernement du Québec? L'entente de PPP permettra-t-elle de prévenir ce transfert de responsabilité?

A63. Le gouvernement du Canada est prêt à discuter avec le gouvernement du Québec au sujet de l'éventuel transfert de responsabilité des ponts de Montréal lorsque le nouveau pont pour le Saint-Laurent entrera en service.

Qualité architecturale

Q64. Le comité d'examen architectural a-t-il été mis sur pied?

A64. Le comité d'examen architectural a été formé et collabore actuellement avec l'architecte de renom Poul Ove Jensen et la firme locale Provencher Roy et associés. Le comité est composé de membres de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ), de l'Ordre des ingénieurs du Québec (OIQ), de Mission Design, d'Héritage Montréal et de la Ville de Montréal.

Q65. Que fait le comité d'examen architectural exactement?

A65. Le comité d'examen architectural collabore avec l'architecte Poul Ove Jensen et la firme Provencher Roy et associés pour élaborer des directives architecturales. Il s'agit de critères qui devront être respectés par les répondants à la DDP afin que leur proposition soit jugée conforme sur le plan technique. Certains critères seront obligatoires alors que d'autres offriront une plus grande marge de

manœuvre aux soumissionnaires. Le comité examinera certains aspects, comme le type de structure de pont ou la forme de pont.

Les directives seront ajoutées aux documents d'approvisionnement en PPP et les soumissionnaires devront s'y conformer.

Q66. Comment demandera-t-on aux soumissionnaires de respecter les directives architecturales?

A66. Des directives architecturales seront d'abord élaborées et intégrées à un concept de référence, représentation visuelle d'un projet qui comporte toutes les spécifications de projet du gouvernement du Canada. Des éléments précis de ce concept de référence seront ensuite inclus dans le concept de définition plus détaillé qui fournira une représentation graphique des composantes du projet auxquelles devront spécifiquement se conformer les propositions des soumissionnaires afin d'être considérés comme conformes sur le plan technique.

Environnement / Affaires autochtones

Q67. A-t-on découvert un site archéologique et un cimetière près de l'emplacement du nouveau pont pour le Saint-Laurent?

A67. Un lieu de sépulture préhistorique, où des restes humains d'Amérindiens ont été trouvés, a été découvert en 1995 près de la zone du projet lors de fouilles archéologiques. À la suite de cette découverte, les restes humains ont été enterrés sur la réserve des Mohawks de Kahnawake durant une cérémonie. Par conséquent, le site sur l'Île-des-Sœurs continue d'avoir une valeur symbolique pour les Mohawks de Kahnawake.

Le nouveau pont n'aura pas d'impact sur le lieu précis où les restes d'Amérindiens ont été trouvés. En outre, nous tenterons de ne pas perturber la zone élargie du lieu de sépulture.

Transports Canada a consulté les Mohawks de Kahnawake dès le début du processus d'évaluation environnementale du projet du NPSL. Les Mohawks continueront d'être informés et consultés au sujet des progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

Pont Champlain existant

Q68. De nouvelles fissures ont-elles été décelées sur le pont Champlain?

A68. Aucune autre fissure n'a été décelée sur le pont Champlain depuis celle détectée cet automne. La poutre est maintenant en place pour soutenir la poutre de rive problématique.

Q69. Que se passerait-il si d'autres poutres du pont Champlain présentaient le même problème que la poutre qui a nécessité la pose de la « super poutre »?

A69. Les poutres du pont Champlain font l'objet d'une étroite surveillance. PJCCI a commandé deux poutres de remplacement au cas où une autre poutre présenterait le même problème.

Q70. Le pont Champlain sera-t-il sécuritaire jusqu'en 2018?

A70. Comme l'explique la firme Buckland & Taylor dans son rapport final, le pont, dans son état actuel, offre un niveau de sécurité acceptable pour les usagers, conforme aux exigences du *Code canadien sur le calcul des ponts routiers*. Le pont Champlain est donc sécuritaire. La société PJCCI surveille continuellement l'état du pont et, au besoin, limiterait la circulation et prendrait des mesures correctives appropriées pour veiller à ce que le pont reste sécuritaire.

En plus des investissements s'élevant à plus de 400 millions de dollars réalisés au cours des dernières années pour assurer la sécurité du corridor du pont Champlain, le gouvernement a annoncé, dans son budget de 2014, un financement de 378 millions de dollars sur deux ans pour les réparations et l'exploitation des ponts fédéraux

et des structures connexes à Montréal, y compris le pont Champlain, afin d'en assurer la sécurité continue.

Q71. Quel est l'état des réparations recommandées par Buckland & Taylor?

A71. La société PJCCI a reçu le rapport d'inspection de Buckland & Taylor en septembre dernier dans le cadre du programme de surveillance et d'entretien du pont Champlain. Dans l'étude, les experts ont recommandé des réparations à court terme et à moyen terme pour assurer la sécurité du pont.

Certains travaux de réparation sont déjà réalisés et la société PJCCI a récemment octroyé des contrats pour effectuer d'autres réparations. Ces contrats sont basés sur les inspections du pont Champlain, y compris les recommandations de Buckland & Taylor.

Q72. En quoi consiste la surveillance du pont Champlain?

A72. La société PJCCI voit à ce que des inspections visuelles des poutres de rive problématiques soient effectuées.

De plus, des instruments de pointe sont utilisés sur le pont Champlain afin de surveiller en temps réel, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le comportement d'éléments critiques du pont.

La société PJCCI fait également inspecter les structures du corridor du pont Champlain. Ces inspections approfondies sont menées par des ingénieurs indépendants du secteur privé.

Q73. À combien se chiffrent les dépenses faites pour le pont Champlain ces dernières années?

A73. Au cours des dernières années, le gouvernement a investi près de 400 millions de dollars pour assurer la sécurité du corridor du pont Champlain. Dans le budget de 2009, nous avons annoncé que 212 millions de dollars seraient consacrés au programme de

réparations majeures qui prendra fin en 2018-2019. Dans le budget de 2010, 9,5 millions de dollars étaient prévus pour des réparations urgentes et dans le budget de 2011, 158 millions de dollars pour différentes réparations à apporter au corridor du pont Champlain.

Dans le cadre du budget de 2014, le gouvernement a annoncé un financement de 378 millions de dollars sur deux ans pour les réparations et l'exploitation des ponts fédéraux et des structures connexes à Montréal, y compris le pont Champlain, afin d'en assurer la sécurité continue.

Q74. Y a-t-il des plans d'urgence en place?

A74. Il incombe à la société PJCCI de définir des mesures d'intervention et des plans d'urgence et d'avoir un plan d'urgence en place. La sécurité des usagers du pont étant primordiale, PJCCI n'hésiterait pas à y limiter rapidement la circulation, au besoin. Cette société continue de travailler avec ses partenaires afin de veiller à ce que des plans ou des mesures d'urgence soient en place et à jour pour réagir comme il convient de le faire en cas d'imprévu, d'interdiction d'accès à certaines voies ou de fermeture de voies.

Q75. La société PJCCI travaille-t-elle avec d'autres intervenants à l'élaboration de plans d'urgence et d'intervention?

A75. Oui, la société PJCCI travaille toujours en étroite collaboration avec d'autres intervenants et avec les administrations de transport, comme le ministère des Transports du Québec, dans la préparation des plans d'urgence et d'intervention.

La société PJCCI fait partie des 16 membres du partenariat « Mobilité Montréal » dirigé par le ministère des Transports du Québec qui fournit de l'information à jour sur les travaux routiers et l'état de la circulation dans la région métropolitaine de Montréal.

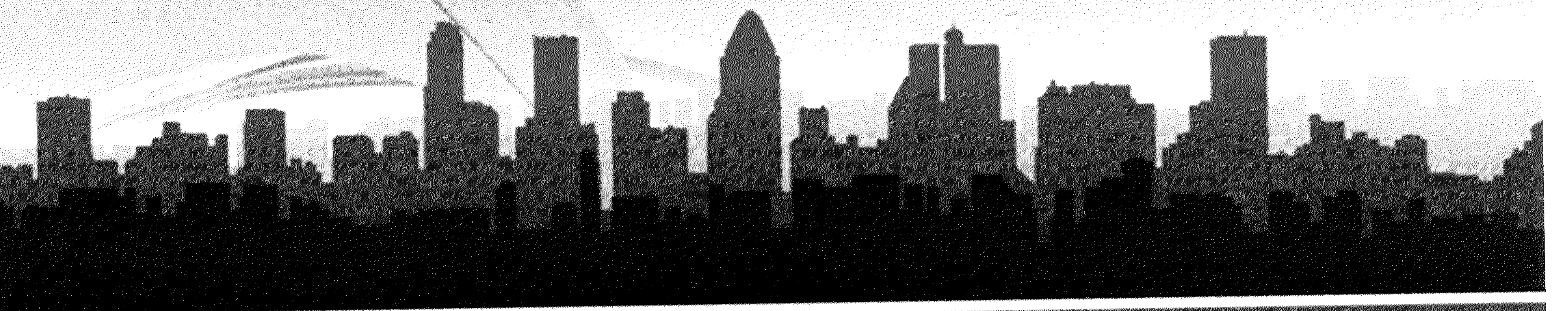

Infrastructure
Canada

Travaux publics et
Services gouvernementaux
Canada
PPP Canada

Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent
A new **bridge** for the St. Lawrence



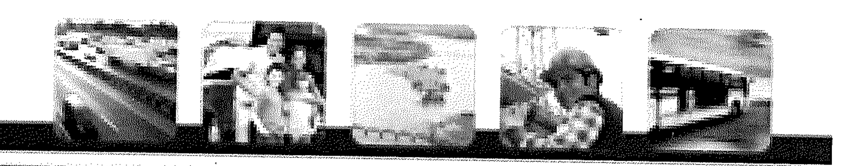


Lancement de la demande de qualification

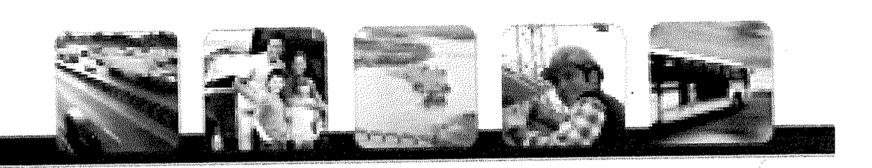
3 mars

Canada



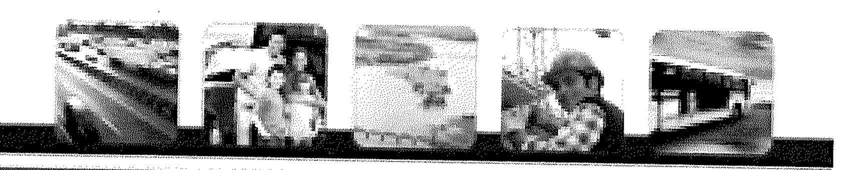
Objet

- Souligner les dates et les volets clés de la demande de qualification
- Décrire l'approche utilisée pour assurer un processus d'approvisionnement équitable, ouvert et transparent
- Fournir des renseignements relativement à la séance d'information sur le projet, la visite du site et la Journée de l'industrie



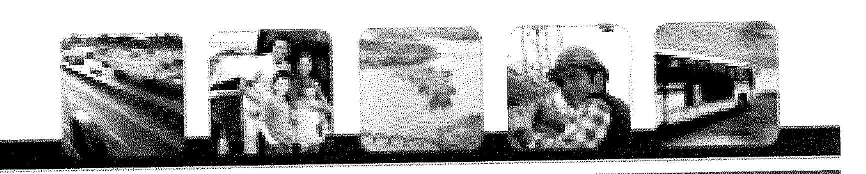
Objectifs du projet

- **Garantir le maintien de la sécurité et du service**
  - Faire en sorte qu'il n'y ait plus de circulation sur le pont Champlain existant d'ici la fin de 2018
  - Assurer la sécurité du corridor avant, pendant et après les travaux de construction
  - Fournir une solution à long terme qui réponde de manière efficace aux besoins prédéfinis en ce qui a trait aux services d'exploitation et d'entretien
- **Promouvoir la croissance économique**
  - Améliorer la connectivité du réseau pour favoriser la circulation continue et sécuritaire des personnes et des biens
  - Renforcer l'économie en créant des emplois et en améliorant le produit intérieur brut à l'échelle locale, régionale et nationale



Objectifs du projet

- **Offrir le meilleur rapport qualité-prix aux Canadiens**
  - Mettre en place une infrastructure durable qui respecte des normes techniques élevées et qui réponde aux besoins des usagers
  - Obtenir et entretenir une infrastructure de haute qualité au plus bas coût du cycle de vie possible
  - Assurer le transfert approprié du risque au partenaire privé quant au financement, à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien du projet
- **Encourager le développement durable et l'intégration urbaine**
  - Construire un pont qui contribuera au statut du corridor en tant que principale porte d'entrée de Montréal grâce à des caractéristiques et une qualité architecturale qui offriront un complément au paysage urbain de Montréal
  - Mettre en œuvre un projet qui est façonné par le contexte environnemental et social local
  - Planifier et construire un projet qui protège l'environnement naturel environnant au moyen de mesures rigoureuses de surveillance et d'atténuation environnementale
  - Promouvoir le transport durable en construisant un corridor réservé pour le transport en commun et en offrant aux piétons et aux cyclistes une piste multifonctionnelle sécuritaire et accessible



Aperçu du projet

Longueuil

Pont Jacques-Cartier

Autoroute Bonaventure (partie fédérale)

Montréal

Pont Victoria

Alignement avec l'A-10

Nouveau pont pour le Saint-Laurent

Nouveau pont de l'île des Soeurs et travaux sur l'île des Soeurs

Pont Clément

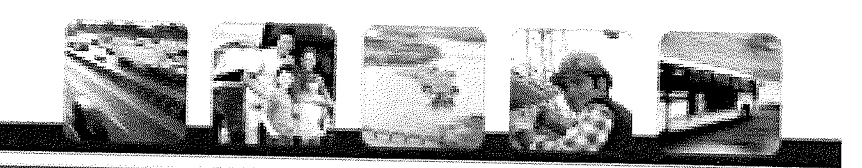
Reconstruction et élargissement de l'A-15 (partie fédérale)

Brossard

Pont Champlain

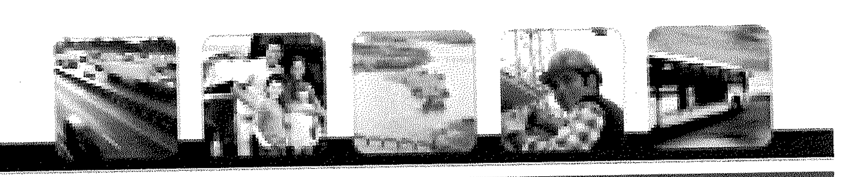
Image © 2013 DigitalGlobe

Imagery Date: 3/10/2010



Volets du projet

Volets du projet	Conception	Construction	Financement	Exploitation et entretien	Entretien pendant le cycle de vie	Déconstruction	Transfert
Nouveau pont pour le Saint-Laurent	x	x	x	x	x		x
Nouveau pont de l'île des Sœurs	x	x	x	x	x		x
Pont existant de l'île des Sœurs						x	
Autoroute 15	x	x	x	x	x		x
Pont Clément				x			
Partie fédérale de l'autoroute Bonaventure				x			
Infrastructure de péage	x	x	x	x	x		x



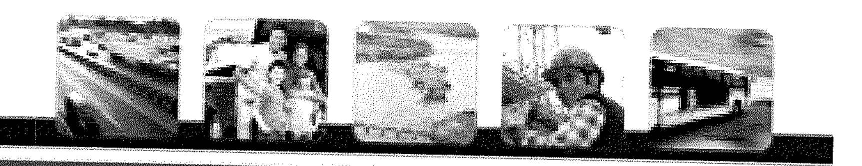
Processus d'approvisionnement

Étape 1 – Demande de qualification

- Retenir les trois répondants les plus qualifiés et les inviter à procéder à l'étape de la demande de propositions
- Le processus est ouvert à toute entreprise canadienne ou internationale
- Les répondants seront évalués en fonction de critères précis dans les catégories suivantes :
  - Financement, conception, construction, exploitation et entretien, péage/technologie et partenariat d'équipes

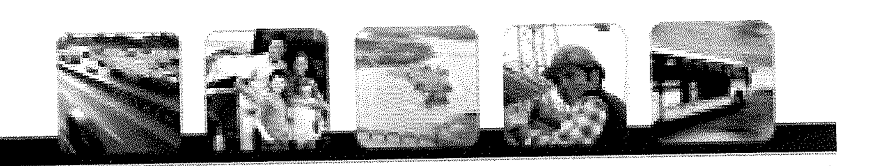
Étape 2 – Demande de propositions

- Inviter les trois entités retenus à l'étape 1 à présenter des propositions techniques et financières
- L'entité qui présentera la proposition techniquement conforme qui aura le plus bas coût sera retenu comme entité privilégiée
- L'entente de partenariat pour le projet sera signée par le partenaire privé et le gouvernement du Canada



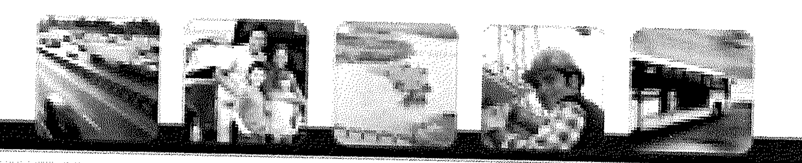
Aperçu de la demande de qualification

- La demande de qualification comportera les grandes sections suivantes :
  - Section 1 : Aperçu du projet
    - Elle décrira les volets clés du projet, les objectifs ainsi que les conditions commerciales essentielles.
  - Section 2 : Processus d'approvisionnement en partenariat public-privé
    - Elle présentera les étapes du processus d'approvisionnement ainsi que les dates clés.
  - Section 3 : Instructions pour la préparation
    - Elle comprendra des renseignements détaillés comme de l'information sur la présentation des soumissions, des instructions de présentation, etc.
  - Section 4 : Procédure d'évaluation
    - Elle donnera un aperçu du déroulement du processus d'évaluation.
  - Renseignements supplémentaires
    - Formulaires obligatoires, critères d'évaluation cotés, instructions détaillées.



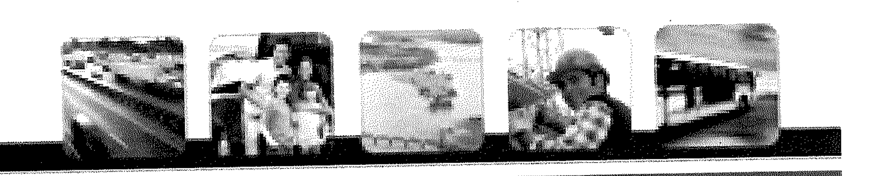
Dates importantes du processus d'approvisionnement

Activités clés	Échéance
ÉTAPE 1 – DEMANDE DE QUALIFICATION	
Diffusion de la demande de qualification	Le 17 mars 2014
Séance d'information et visite des lieux	Les 31 mars et 1er avril 2014
Journée de l'industrie	Le 31 mars 2014
Date de clôture de la demande de qualification	Le 30 avril 2014
Fin de l'évaluation des réponses à la demande de qualification	Juin 2014
ÉTAPE 2 – DEMANDE DE PROPOSITIONS	
Diffusion de la demande de propositions aux entités qualifiées	Juillet 2014
Date limite de soumission de la proposition (la soumission des propositions financières et techniques peut se faire de façon échelonnée)	Février 2015
Annonce de l'entité retenue	Avril 2015
Clôture financière	Juin 2015
Signature de l'entente de partenariat	Juillet 2015



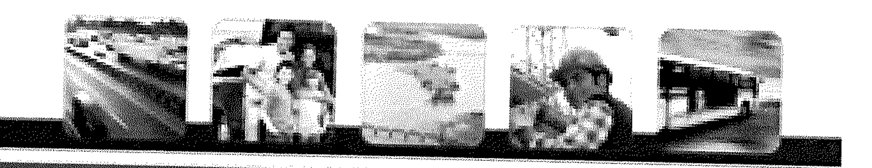
Cadre d'intégrité de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

- TPSGC a à cœur de faire des affaires avec des individus et des compagnies qui respectent la loi et qui agissent de façon intègre. Tous les répondants devront se conformer aux Dispositions relatives à l'intégrité (http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/apropos-about/ci-if-fra.html).
- Un répondant doit certifier que ni lui, ni aucun des membres de son conseil d'administration ni aucun de ses sous-traitants n'a été reconnu coupable ou n'a fait l'objet d'une libération conditionnelle ou absolue à la suite d'une des infractions suivantes, au Canada ou à l'étranger, dans les 10 dernières années :
  - Les fraudes envers le gouvernement en vertu du *Code criminel* et les fraudes en vertu de la *Loi sur la gestion des finances publiques*;
  - Le paiement d'honoraires conditionnels à une personne visée par la *Loi sur le lobbying*;
  - La corruption, la collusion, le trucage des soumissions ou toute autre activité anticoncurrentielle selon la *Loi sur la concurrence*;
  - Le blanchiment d'argent, la participation à des activités d'organisations criminelles ou les infractions liées au trafic de stupéfiants;
  - L'évasion fiscale, le non-paiement d'une taxe d'accise ou la corruption d'un fonctionnaire étranger;
  - L'extorsion, la corruption de fonctionnaires judiciaires, la corruption de fonctionnaires, les commissions secrètes, la violation criminelle de contrat, la manipulation frauduleuse de transactions boursières, le délit d'initié, les falsifications et toute autre infraction pouvant ressembler à de la falsification de livres comptables et de documents.



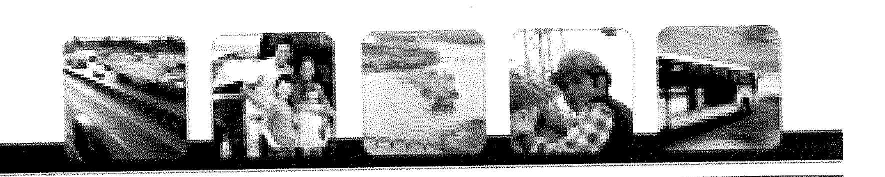
Intégrité et surveillance

- Comité d'examen des relations
  - Comité indépendant mis sur pied pour examiner des enjeux comme des conflits d'intérêts potentiels ou des éléments constituant un avantage indu.
  - Le Comité peut proposer des mesures d'atténuation.
- Surveillant de l'équité indépendant
  - Un surveillant de l'équité indépendant supervisera toutes les étapes du processus d'approvisionnement.
  - Cette personne assurera une surveillance officielle du processus et une validation indépendante et elle confirmera que le processus est équitable.
  - Un rapport sera rendu public à la fin du processus d'approvisionnement.



Approche en matière d'évaluation

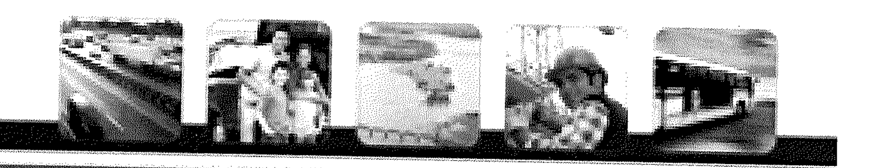
- **Indépendante et objective**
  - Les membres du comité d'évaluation n'interagiront pas avec les répondants.
  - Chaque évaluateur et chaque répondant remplira une déclaration de conflit d'intérêts.
- **Séparation des renseignements**
  - Le comité d'évaluation est composé d'équipes d'experts distinctes. Aucun évaluateur n'aura accès aux réponses complètes ni aux cotes globales.
- **Réalisée par des experts et supervisée par des professionnels**
  - Seuls des experts en la matière dignes de confiance feront partie de l'équipe d'évaluation.
  - Les critères d'évaluation seront exposés clairement et inscrits dans un guide d'évaluation. Les évaluateurs devront suivre une formation obligatoire.
  - Chaque réunion d'équipe visant à obtenir un consensus sera animée par un expert de la passation de marchés du gouvernement et supervisée par le surveillant de l'équité.



Séance d'information et visite des lieux

- Une séance d'information à l'intention des répondants potentiels aura lieu le 31 mars 2014.

- Une visite des lieux à l'intention des répondants potentiels se tiendra le 1er avril 2014.

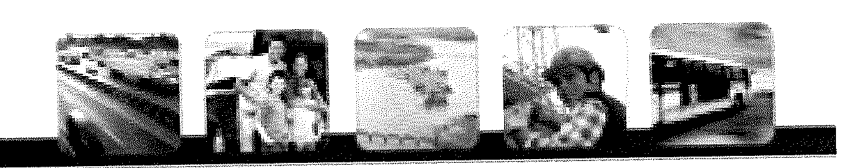


Journée de l'industrie

- Une Journée de l'industrie sera organisée le 31 mars 2014 pour que les répondants potentiels puissent rencontrer les fournisseurs de produits et de services locaux, régionaux et nationaux et réseauter avec eux.
  - La Journée de l'industrie sera organisée conjointement par :
    - l'Institut pour le partenariat public-privé
    - la Fédération des chambres de commerce du Québec.





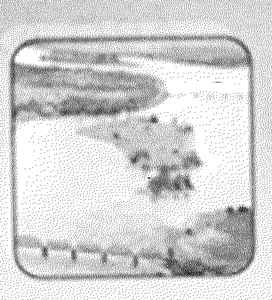


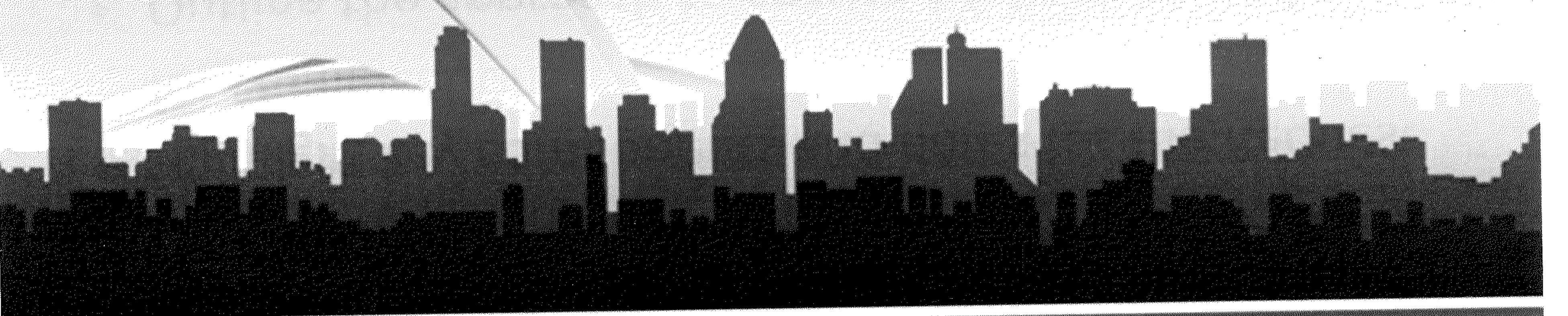
Dates importantes à retenir et prochaines étapes

- Le présent exposé sera diffusé demain sur le site www.achatsetventes.gc.ca et le site Web de Transports Canada.
- Les répondants intéressés peuvent commencer dès demain le processus visant à vérifier s'ils sont conformes au Cadre d'intégrité en remplissant les documents nécessaires qui se trouvent sur le site www.achatsetventes.gc.ca.
- À compter du 17 mars 2014, les répondants intéressés ainsi que toute autre partie intéressée peuvent consulter la demande de qualification relative au projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent sur le site www.achatsetventes.gc.ca.
- De plus amples renseignements sur la séance d'information et la visite des lieux se trouveront dans la demande de qualification.
- De plus amples renseignements sur la Journée de l'industrie seront diffusés sous peu sur le site www.achatsetventes.gc.ca ainsi que dans les communications de l'Institut pour le partenariat public-privé et de la Fédération des chambres de commerce du Québec.

Un nouveau pont pour le Saint-Laurent
A new bridge for the St. Lawrence



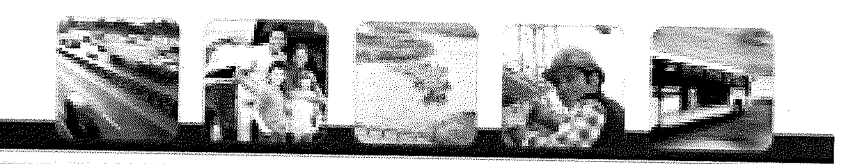


Launch of Request for Qualifications

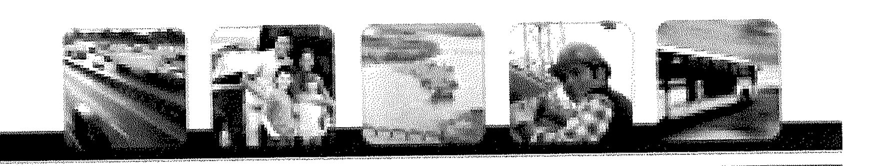
March 3, 2014

Canada



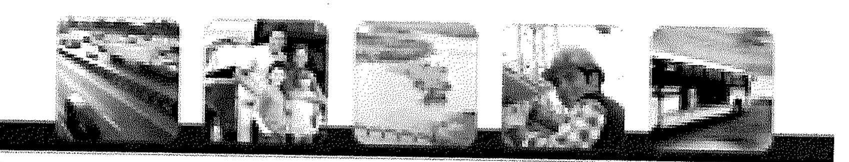
Purpose

- Highlight key components and dates for the Request for Qualifications
- Outline the approach to ensure a fair, open and transparent procurement process
- Provide information on the project's information session, site visit and Industry Day



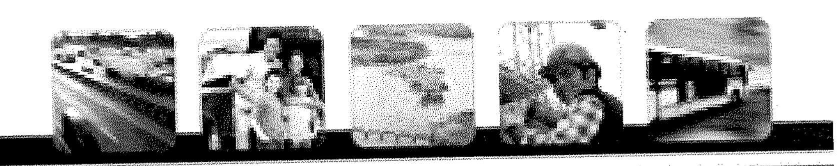
Project Objectives

- **Ensure Continued Safety and Service**
  - Remove traffic from the existing Champlain Bridge by the end of 2018
  - Maintain safety of the corridor prior, during and after construction
  - Deliver a long-term solution that efficiently meets pre-defined operational and maintenance service requirements
- **Promote Economic Growth**
  - Improve system connectivity to promote continuous and safe flow of people and goods
  - Strengthen the economy through job creation and the improvement of the local, regional and national gross domestic product



Project Objectives

- **Provide Value for Money for Canadians**
  - Provide long lasting infrastructure that meets high technical standards and needs of users
  - Obtain and maintain high quality infrastructure at the lowest life cycle cost possible
  - Ensure appropriate risk transfer to the Private Partner for financing, design, construction, maintenance and operations of the Project
- **Foster Sustainable Development and Urban Integration**
  - Build a bridge which contributes to the corridor's status as the premier gateway to Montréal through architectural features and quality that complement Montréal's landscape
  - Deliver a project that is shaped by the local environmental and social context
  - Plan and construct a project that protects the surrounding natural environment through rigorous environmental monitoring and mitigation measures
  - Promote sustainable transportation by building a dedicated public transit corridor and providing for a safe and accessible multi-use path for pedestrians and cyclists



Project Overview

Longueuil

Jacques-Cartier Bridge

Autoroute Bonaventure (federal portion)

Victoria Bridge

Montréal

Alignment with A-10

New Bridge for the St. Lawrence

Clément Bridge

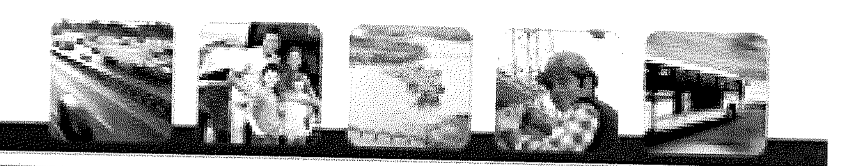
New île des Sœurs Bridge and work on île des Soeurs

Brossard

Champlain Bridge

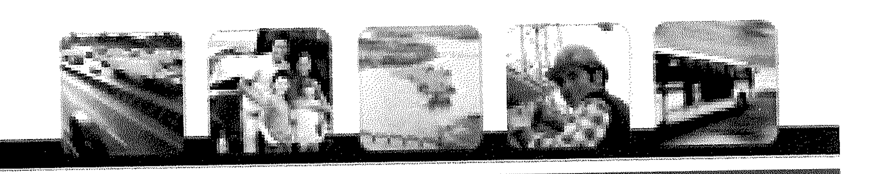
Reconstruction and widening of A-15 (federal portion)

Image © 2013 DigitalGlobe



Project Components

Project Components	Design	Construction	Financing	Operations & Maintenance	Life Cycle Maintenance	Deconstruction	Handover
New bridge for the St. Lawrence	x	x	x	x	x		x
New île des Soeurs Bridge	x	x	x	x	x		x
Existing île des Soeurs Bridge						x	
Autoroute 15	x	x	x	x	x		x
Clément Bridge				x			
Federal section of the Autoroute Bonaventure				x			
Tolling infrastructure	x	x	x	x	x		x



Procurement Process

Stage 1 – Request for Qualifications

– Identify the three highest ranked qualified respondents and invite them to proceed to Request for Proposals stage

– Process open to any Canadian or international company

– Respondents will be evaluated according to specific criteria in the following categories:

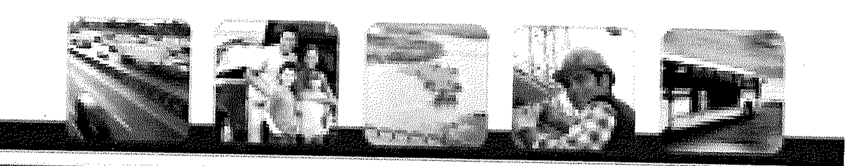
- Financing, Design, Construction, Operations and Maintenance, Tolling / Technology and Team Partnering

Stage 2 – Request for Proposals

– Invitation to the three proponents identified in stage 1 to submit technical and financial proposals

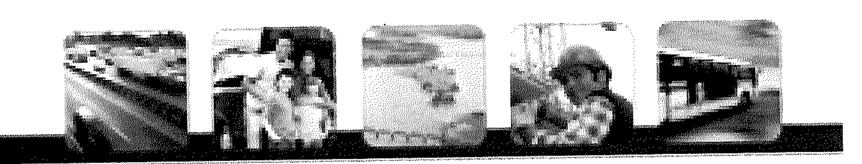
– The lowest cost technically compliant proposal will be identified as the preferred proponent

– Project agreement will be signed between the private partner and the Government of Canada



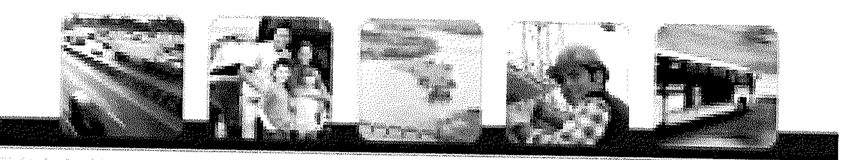
Request for Qualifications Overview

- The Request for Qualifications will be composed of the following key sections:
  - Section 1: Project Overview
    - Will describe key project components, objectives as well as key commercial terms
  - Section 2: Public Private Partnership Procurement Process
    - Will outline the steps in the procurement process and present key dates
  - Section 3: Preparation Instructions
    - Will provide detailed information such as submission delivery details, format instructions, etc.
  - Section 4: Evaluation Procedures
    - Will outline how the evaluation process will be conducted
  - Additional Information
    - Mandatory forms, rated evaluation criteria, detailed instructions



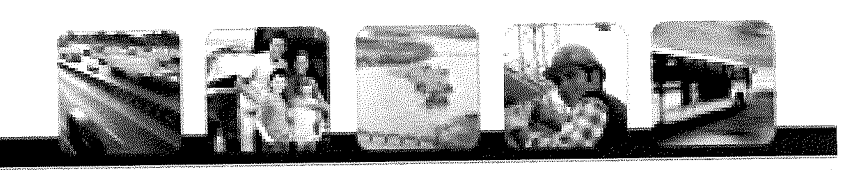
Key Dates in Procurement Process

Key Activities	Timeline
STAGE 1 – REQUEST FOR QUALIFICATIONS	
RFQ Release	March 17, 2014
Information Session and Site Visit	March 31 and April 1, 2014
Industry Day	March 31, 2014
RFQ Closing Date	April 30, 2014
RFQ Response Evaluation Completion	June 2014
STAGE 2 – REQUEST FOR PROPOSALS	
RFP Release to Qualified Proponents	July 2014
Proposal Submission Deadline (Financial and Technical may be staggered)	February 2015
Announce Preferred Proponent	April 2015
Financial Close	June 2015
Signing of the Project Agreement	July 2015



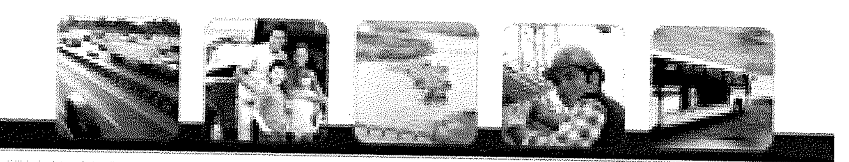
Public Works and Government Services Canada's Integrity Framework

- PWGSC is committed to doing business with individuals and companies that respect the law and act with integrity. All respondents will be required to comply with the Integrity Provisions (http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/apropos-about/ci-if-eng.html)
- A respondent is required to certify that neither they, nor any members of their board of directors or affiliates, have been convicted or conditionally or absolutely discharged, of any of the following offences, in the last 10 years, in Canada or in a foreign jurisdiction:
  - Frauds against the government under the *Criminal Code of Canada* and frauds under the *Financial Administration Act*
  - Payment of a contingency fee to a person to whom the *Lobbying Act* applies
  - Corruption, collusion, bid-rigging or any other anti-competitive activity under the *Competition Act*
  - Money laundering, participation in activities of criminal organizations or offences in relation to drug trafficking
  - Income and excise tax evasion or bribing a foreign public official
  - Extortion, bribery of judicial officers, bribery of officers, secret commissions, criminal breach of contract, fraudulent manipulation of stock exchange transactions, prohibited insider trading, forgery and other offences resembling forgery, and falsification of books and documents



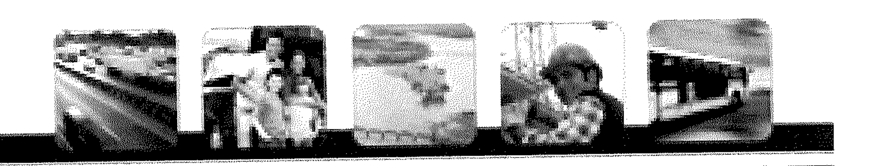
Integrity and Oversight

- Relationship Review Committee
  - Independent committee created to review issues such as potential conflicts of interest or areas of unfair advantage
  - Committee may suggest mitigating measures
- Independent Fairness Monitor
  - An independent Fairness Monitor will observe every step in the procurement process
  - He/She will provide formal oversight of the process, ensure an independent validation and attest to the fairness of the process
  - A report will be made public at the end of the procurement process



Evaluation Approach

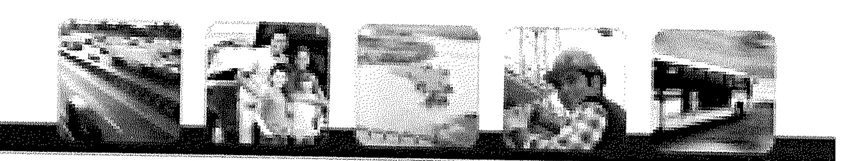
- **Independent and Unbiased**
  - Members of the evaluation committee will have no interaction with respondents
  - Conflict of interest declarations will be produced by each evaluator and by each respondent
- **Segregation of Information**
  - Evaluation committee comprised of separate teams of experts – no single evaluator will see complete response and aggregated scores
- **Conducted by experts and overseen by professionals**
  - Only reputable subject matter experts will be part of the evaluation team
  - Evaluation criteria will be clearly articulated and documented in the form of an evaluation guide. Training for evaluators will be mandatory
  - Each team consensus meeting will be facilitated by a government contracting expert and overseen by the Fairness Monitor



Information Session and Site Visit

- An information session will be held for potential respondents on March 31, 2014

- A site visit will be held for potential respondents on April 1, 2014

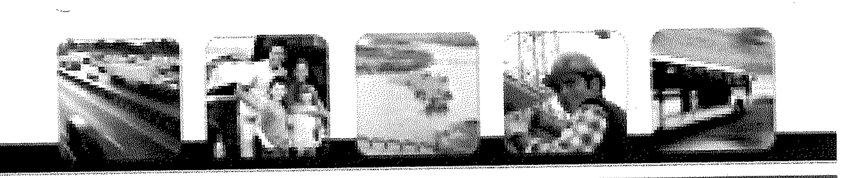


Industry Day

- An Industry Day will be held on March 31, 2014 to provide an opportunity for potential respondents to meet and network with local, regional and national goods and services providers
  - This Industry Day will be organized jointly with:
    - L'Institut pour le partenariat public-privé
    - La Fédération des chambres de commerce du Québec







Key Dates to Remember and Next Steps

- This presentation will be posted tomorrow on www.buyandsell.gc.ca and on Transport Canada's website
- Interested respondents can initiate as of tomorrow the process to verify their compliance with the Integrity Framework by completing the specific documents located on www.buyandsell.gc.ca
- Interested respondents as well as any other interested parties can access the Request for Qualifications for the new bridge for the St. Lawrence project as of March 17, 2014 on www.buyandsell.gc.ca
- Further information on the information session and site visit will be included in the Request for Qualifications
- Further information on the Industry Day will be made available shortly on www.buyandsell.gc.ca as well as through communications from l'Institut pour le partenariat public-privé and la Fédération des chambres de commerce du Québec

NOTES D'ALLOCUTION À L'INTENTION DE

L'HONORABLE DENIS LEBEL

MINISTRE DE L'INFRASTRUCTURE, DES COLLECTIVITÉS ET DES AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES, ET

MINISTRE DE L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

DU CANADA POUR LES RÉGIONS DU QUÉBEC

ANNONCE DU LANCEMENT DE LA DEMANDE DE QUALIFICATION POUR LE PROJET DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

MONTRÉAL (QUÉBEC)

LE 3 MARS 2014

La version prononcée fait foi

Je vous remercie de vous joindre à moi aujourd'hui.

Le 15 janvier dernier, j'étais présent ici-même avec vous pour annoncer que le plan d'affaires du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent était terminé.

J'indiquais par le fait même que cela nous permettrait de progresser rapidement et que nous visions à entreprendre le processus d'approvisionnement dès ce printemps.

Aujourd'hui, c'est précisément ce que nous faisons. Je suis heureux d'annoncer que nous procéderons au lancement de la demande de qualification du projet le 17 mars prochain, trois jours avant le début officiel du printemps! Sur une note plus sérieuse, il s'agit d'une étape très importante du projet, car c'est un pas de plus vers le début des travaux et des pelles dans le sol.

Des efforts considérables ont été déployés pour que nous en soyons ici aujourd'hui. À chaque étape, nous avons mené une analyse rigoureuse, en respectant le budget et les échéances.

Le plan d'affaires a été présenté il y a moins de deux mois. Ce dossier a confirmé l'approche que nous avons préconisé depuis le début, soit un partenariat public-privé. Plus important encore, cette approche nous permettra de réaliser le projet de manière plus avantageuse pour les

contribuables et les utilisateurs du pont et de garantir que le projet sera terminé à temps et en respectant le budget.

Maintenant, nous avons les renseignements nécessaires pour débuter le processus qui nous permettra de choisir le partenaire privé pour la construction et l'entretien du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Nous avons fait beaucoup de chemin et nous sommes bien placés pour faire progresser le projet rapidement.

L'an prochain, les travaux de construction de ce projet d'infrastructure colossal, l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord, seront entrepris. Ces travaux auront pour résultat un nouveau pont qui sera mis en service d'ici 2018.

Le nouveau pont pour le Saint-Laurent comportera six voies de circulation des véhicules, un corridor réservé au transport en commun et une voie multifonctionnelle. De plus, le projet offrira un nouveau corridor reconstruit d'ici 2020 qui renforcera la sécurité et l'efficacité des transports dans la région.

Dans quelques instants, nous vous offrirons une présentation technique qui décrira plus en détail le processus d'approvisionnement et d'évaluation PPP. Ce processus comportera deux étapes principales. La première est la demande de qualification, qui sera lancée le 17 mars. Essentiellement, nous demanderons à chaque partie intéressée d'expliquer pourquoi elle

serait la meilleure candidate pour réaliser ce projet important pour les Canadiens.

Plus précisément, nous demanderons aux entreprises de faire part de leur expérience et de leur expertise en matière de projets d'infrastructure semblables. Les candidats devront démontrer leurs compétences, notamment leur capacité financière, leur expérience relative à la conception et à la construction de ponts et de routes, et leur expérience relative à l'exploitation et au maintien d'infrastructures dans un bon état pendant une longue période.

Ils devront fournir une infrastructure durable qui respecte des normes techniques élevées. Au bout du compte, nous voulons que l'infrastructure réponde aux valeurs de la collectivité et aux besoins des gens qui l'utiliseront tous les jours.

Ceci étant dit, la demande de qualification a été élaborée pour encourager tous les types d'entreprise ayant de l'expérience de la réalisation de grands projets de pont et de route à soumettre leur réponse. Les entreprises nationales et internationales en lice se livreront sûrement une chaude lutte afin de pouvoir réaliser ce mégaprojet pour les Canadiens.

Ce n'est pas un secret : il s'agit de l'un des projets d'infrastructure les plus palpitants et les plus intéressants du monde à l'heure actuelle. Le pont Champlain est l'un des ponts les plus achalandés au Canada et il joue un rôle essentiel dans l'économie. Le passage constitue un des points

d'accès principaux à la ville de Montréal. Le projet laissera sans doute une impression forte et durable sur Montréal et le Canada pour les générations à venir.

À ce jour, il n'y a pas de doute sur le sérieux et la volonté de notre gouvernement de livrer ce projet historique. Nous avons élaboré un processus robuste, stable et prévisible. Nous avons respecté ou devancé toutes nos échéances depuis que j'ai lancé le projet il y a vingt-huit mois. Des études techniques et environnementales rigoureuses ont été effectuées, et nous avons encouragé la collaboration avec nos partenaires et intervenants.

À la suite de la demande de qualification, les trois candidats les mieux classés seront invités à participer à la prochaine étape du processus d'approvisionnement – la demande de propositions – qui sera lancée au cours de l'été 2014. J'annoncerai des détails additionnels sur cette phase importante en temps et lieu, mais en gros, les promoteurs devront soumettre des propositions techniques détaillées pour le projet, y compris un échéancier et un prix fixes.

Au printemps 2015, soit dans environ un an, nous sélectionnerons le partenaire du gouvernement. Les travaux de construction commenceront peu après.

Finalement, nous sélectionnerons le partenaire privé le mieux placé pour réaliser le projet à temps et de façon à assurer le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens.

Jusqu'à présent, le projet a attiré des chefs de file mondiaux, notamment des experts comme la firme d'ingénierie Arup, la société PricewaterhouseCoopers en matière de conseils financiers, l'architecte Poul Ove Jensen, etc. Je suis convaincu que cette tendance se poursuivra.

Le gouvernement du Canada organisera une Journée de l'industrie qui aura lieu le 31 mars à Montréal, en collaboration avec la Fédération des chambres de commerce du Québec et l'Institut pour le partenariat public-privé. Ce sera là une occasion pour les fournisseurs locaux et régionaux de biens et de services de promouvoir leur expertise et leur savoir-faire auprès d'entreprises de plus grande envergure susceptibles de participer au projet.

Je voudrais saisir l'occasion pour souligner un aspect que le gouvernement du Canada considère comme une priorité : assurer l'ouverture, l'équité et la transparence du processus d'approvisionnement. Je peux vous assurer que nous veillerons à ce que le processus de sélection du partenaire privé pour le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent soit mené selon les standards les plus rigoureux. Notre gouvernement a à cœur de protéger l'intégrité du projet comme en attestent les mesures mises en place.

Toute personne participant au processus d'approvisionnement devra respecter le cadre d'intégrité établi par le gouvernement du Canada ainsi

que toutes les lois applicables. Toute entreprise qui ne se conforme pas à cette exigence sera exclue du processus. Cette condition est non négociable.

Il y aura également une importante surveillance par une tierce partie indépendante. L'ensemble du processus sera notamment supervisé par un surveillant de l'équité qui aura pour seule responsabilité de veiller à l'intégrité du projet.

Une méthode rigoureuse sera également mise en place pour assurer une évaluation indépendante et impartiale des réponses aux appels d'offres. Des détails plus spécifiques sur nos mesures d'évaluations vous seront expliqués par l'équipe de projet.

Avant de conclure, je voudrais dire quelques mots sur le pont Champlain. Nous sommes en contact constant avec la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain, qui nous assure que la poutre de remplacement se comporte comme prévu et aucun autre problème n'a été détecté. Le pont fait l'objet d'une surveillance étroite et je peux vous assurer qu'il est sécuritaire et continuera de l'être aussi longtemps qu'il sera ouvert.

J'aimerais également rappeler que c'est grâce à l'esprit de coopération dont ont fait preuve tous nos partenaires depuis le début de ce projet que nous sommes aujourd'hui en aussi bonne posture. Nous savons toutefois que notre travail est loin d'être terminé et que le succès de ce projet et le respect des échéances dépendent de la coopération continue de tous.

La structure que nous avons mise en place pour favoriser la collaboration fonctionne bien. Elle comprend des comités consultatifs externes, des comités constitués de cadres du gouvernement, des comités de coordination et des groupes de travail techniques. Ces groupes se rencontrent régulièrement et tous nos partenaires, y compris le gouvernement du Québec, les villes de Montréal, Brossard et Longueuil ainsi que l'Agence métropolitaine de transport, y sont bien représentés.

Nous sommes dans une période des plus stimulantes pour le projet et pour la région métropolitaine de Montréal.

J'invite toutes les entreprises intéressées à faire valoir leurs qualifications pour l'exécution du projet à assister à la séance d'information et à la Journée de l'industrie qui aura lieu dans quelques semaines.

Je vous remercie, une fois de plus, de votre attention. Nous allons maintenant passer à la séance d'information technique



Communiqué

Pour diffusion immédiate
N° H003/14

Prochaines étapes du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Lancement du processus d'approvisionnement pour un partenariat public-privé au printemps

Le 15 janvier 2014 Montréal Transports Canada

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, était à Montréal aujourd'hui pour annoncer les prochaines étapes du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent après la récente réalisation du dossier d'affaires.

Le dossier d'affaires comprend de rigoureuses analyses financières et techniques du projet et se penche sur divers modèles d'approvisionnement pour déterminer si des avantages, notamment des économies, pourraient découler d'un partenariat public-privé. Le dossier d'affaires atteste qu'un partenariat public-privé constitue le moyen le plus rentable de réaliser le projet tout en respectant l'échéancier accéléré.

Le processus d'approvisionnement commencera par la diffusion d'une demande de qualification, au printemps 2014, en vue de la mise en service du nouveau pont pour le Saint-Laurent d'ici 2018.

La conception finale du nouveau pont ne sera déterminée qu'après l'achèvement du processus d'approvisionnement. Cela dit, le pont répondra à des normes de qualité élevées et comprendra six voies de circulation, un corridor réservé au train léger et une piste multifonctionnelle.

Les faits en bref

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il construirait un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain.

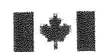
Ce pont est l'un des plus achalandés au Canada. Chaque année, des marchandises internationales d'une valeur de 20 milliards de dollars y transitent. Il s'agit d'un corridor crucial pour l'économie régionale et pour le Canada tout entier.

La construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent commencera en 2015. Le nouveau pont sera ouvert à la circulation d'ici 2018 et le projet de corridor sera terminé d'ici 2020.

Citations

« Je suis heureux d'avoir atteint cette étape importante du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent. »
L'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

« Nous livrerons un pont qui sera non seulement une solution à long terme, mais qui sera aussi sécuritaire, fiable, construit de manière responsable, selon les échéanciers et au meilleur coût, et qui répondra aux attentes des Montréalais. »
L'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec



Gouvernement du Canada Government of Canada

Canada


Transports Canada Transport Canada

Produits connexes

< Lien vers le document d'information sur les prochaines étapes. >

Liens connexes

Annonce du ministre Lebel : un nouveau pont au-dessus du Saint-Laurent en 2018

Le gouvernement Harper va de l'avant avec la construction d'un nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent

Nouveau pont pour le Saint-Laurent

Contacts

Marie-Josée Paquette
Attachée de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Ottawa
613-948-1838

Relations avec les médias
Transports Canada, Ottawa
613-993-0055

Transports Canada est en ligne au www.tc.gc.ca. Abonnez-vous à Nouvelles en direct et restez branchés par l'entremise des fils RSS, Twitter, Facebook et YouTube pour rester au fait des dernières nouvelles de Transports Canada.

Ce communiqué est disponible en d'autres formats pour les personnes vivant avec une déficience visuelle.

Photo et/ou vidéo
(N'oubliez pas de joindre une légende, y compris les noms des personnes apparaissant sur la photo)


Gouvernement du Canada Government of Canada

Canada



Document d'information

Prochaines étapes du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Achèvement du dossier d'affaires

Le dossier d'affaires du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL) est terminé depuis peu. Une équipe d'experts de renommée internationale dirigée par PricewaterhouseCoopers (PwC) a procédé à une analyse rigoureuse du projet sur les plans financier et technique. L'objectif principal consistait à établir si le recours à un modèle de partenariat public-privé (PPP) pouvait entraîner des avantages en matière de coût et d'autres avantages.

Le dossier d'affaires est l'une des études qui ont été entreprises récemment afin de garantir que le projet du NPSL satisfait à des normes techniques et environnementales élevées tout en constituant un investissement rentable pour les contribuables.

Partenariat public-privé

Il y a des avantages considérables à recourir à un modèle d'approvisionnement en PPP. Un tel partenariat entraînera principalement des économies importantes pour les contribuables. Les résultats du dossier d'affaires font ressortir des économies entre 5 % et 18 % comparativement à une approche conventionnelle.

Le modèle PPP procure un engagement contractuel obligeant le secteur privé à réaliser l'infrastructure à un prix préétabli, avec des sanctions significatives en cas de non-respect des modalités du contrat, ce qui offre une certitude financière au gouvernement et aux contribuables. De plus, l'approvisionnement en PPP offre des garanties que l'infrastructure sera bien entretenue pour la durée de la période de concession indépendamment des crédits budgétaires futurs, ce qui assure une infrastructure fonctionnelle pour la durée entière de son cycle de vie utile. Le partenaire privé concevra, construira, financera, exploitera et entretiendra à long terme les composantes du projet. Ce partenaire endossera les risques et s'engagera à terminer le projet à une date précise moyennant un prix fixe.

Processus d'approvisionnement visant un PPP

Un processus d'approvisionnement en deux étapes commencera par une demande de qualification (DDQ) au printemps 2014. L'étape des DDQ est un processus public ouvert à toutes les parties intéressées. Les qualifications des soumissionnaires pour l'exécution du projet sont évaluées. Un petit nombre de soumissionnaires seront alors retenus pour l'étape suivante de demande de propositions (DDP).

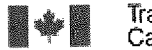
L'étape des DDP commencera à l'été 2014. Les soumissionnaires présenteront des propositions techniques et financières contraignantes comprenant un prix et un calendrier fixes. Les propositions seront évaluées en fonction de critères techniques et financiers. Le soumissionnaire retenu sera choisi au printemps 2015, permettant au nouveau pont pour le Saint-Laurent, un des volets du projet, d'être ouvert à la circulation en 2018.

Des séances d'informations sont prévues à l'hiver 2014 afin de fournir au secteur privé des renseignements plus élaborés à propos de la portée et de l'échéancier du projet. Cela stimulera la concurrence et favorisera des soumissions plus rigoureuses et des économies pour les contribuables. Des séances à l'intention des petites et moyennes entreprises auront également lieu afin de promouvoir l'expertise locale et régionale.



Gouvernement du Canada   Government of Canada




Transports Canada / Transport Canada

Vue d'ensemble du projet

Le projet du NPSL est l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord. Il permettra d'améliorer la sécurité et l'efficacité des transports dans ce corridor et de contribuer à la prospérité à long terme des collectivités voisines, de Montréal et du Canada.

Le projet comprend la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent, la construction d'un nouveau pont de l'île des Sœurs et de son autoroute, la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15, la gestion de la circulation sur le pont Clément et l'autoroute Bonaventure de même que leur entretien. Le projet ne comprendra pas la démolition de l'actuel pont Champlain, qui sera l'objet d'un processus d'approvisionnement distinct.

Le nouveau pont pour le Saint-Laurent comportera trois voies pour la circulation routière dans chaque direction. Une voie supplémentaire dans chaque direction accueillera un système léger sur rail (SLR) tel que l'a recommandé le gouvernement du Québec; une piste sera également à la disposition des piétons et des cyclistes.

Études techniques préliminaires

Arup Canada Inc. a évalué 13 possibilités de conception pour le pont dans le cadre du dossier d'affaires. La conception préliminaire qui est préférée ne constitue pas une solution technique finale; celle-ci sera décidée au moyen du processus d'approvisionnement concurrentiel visant un PPP.

La conception préliminaire préférée a été choisie à la suite d'un processus d'évaluation rigoureux à plusieurs étapes. De nombreux facteurs ont été étudiés, comme les coûts et la durée de la construction, le caractère adéquat pour le SLR, la qualité architecturale et les répercussions environnementales. Arup a conclu que la configuration optimale consiste en un pont à trois tabliers et à niveau unique. Le corridor pour le transport en commun serait situé entre les deux tabliers pour la circulation routière. La piste multifonctionnelle sera située à côté de l'un des tabliers routiers.

Plusieurs autres études techniques sont en cours afin d'obtenir des renseignements avant le processus d'approvisionnement.

Établissement des coûts du projet

Dès le début, les coûts de conception et de construction du projet du NPSL ont été estimés à un montant allant de trois à cinq milliards de dollars. Il s'agit d'un devis estimatif très approximatif. Les coûts dépendent de nombreux facteurs et le NPSL est un projet complexe de grande taille et de grande portée.

Arup a utilisé la conception préliminaire préférée pour parvenir à une estimation des coûts plus précise dans le cadre du dossier d'affaires. Cette estimation ne sera pas publiée maintenant, car elle pourrait influencer le processus d'approvisionnement concurrentiel et affecter les intérêts des contribuables. Les coûts finaux seront établis lors du déroulement du processus d'approvisionnement.


Gouvernement du Canada / Government of Canada

Canada



Prévisions d'achalandage et de revenus

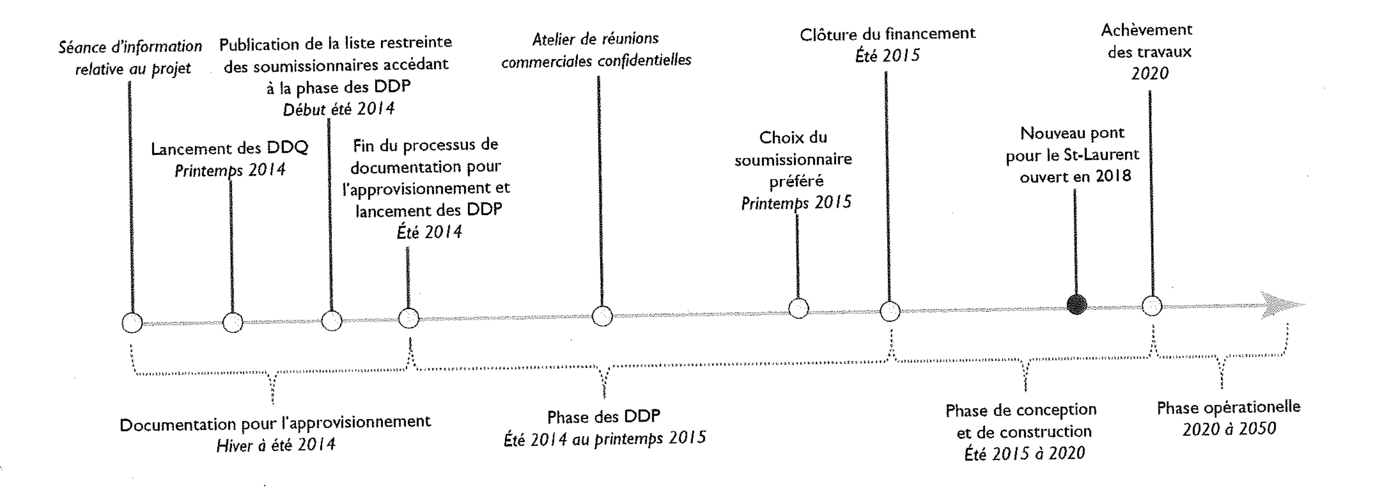
Dans le cadre du dossier d'affaires, Steer Davies Gleave a procédé à des modélisations et à des prévisions de l'achalandage. Diverses échelles tarifaires pour le péage comparables aux tarifs actuels dans la région de Montréal ont été étudiées. Le tarif vise à atteindre un équilibre approprié entre la récupération des coûts de l'investissement et la fluidité optimale de la circulation.

Un tarif de péage pour le projet du NPSL sera établi à la suite d'études et de consultations supplémentaires. Les tarifs pour les autoroutes 25 et 30 n'ont été confirmés que quelques mois avant leur ouverture.

Transport en commun

Le projet du NPSL comprendra un corridor réservé au transport en commun. Le gouvernement du Canada a collaboré étroitement avec le gouvernement du Québec pour veiller à l'intégration d'un SLR au corridor du projet. Un financement fédéral pour le SLR est disponible grâce au Fonds Chantiers Canada.

Résumé de l'échéancier du projet



Janvier 2014


Gouvernement du Canada Government of Canada





Transport Canada Transports Canada

News Release

For Immediate Release
No. H003/14

Next steps for the new bridge for the St. Lawrence project

Procurement for a public-private partnership to be launched this spring

January 15, 2014 Montreal Transport Canada

The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, was in Montreal today to announce the next steps for the new bridge for the St. Lawrence project following the recent completion of the business case.

The business case includes a rigorous financial and technical analysis of the project and examines different procurement models to determine if cost and other benefits could be achieved using a public-private partnership. The business case confirms that a public-private partnership is the most cost-effective method to deliver the project within an accelerated timeline.

The procurement process will begin with a request for qualifications in spring 2014 which will allow the new bridge for the St. Lawrence to be in service by 2018.

While the final design for the new bridge will only be determined once the procurement process is finished, it will meet high quality standards and have six lanes for traffic, a dedicated corridor for light rail, as well as a multi-use path.

Quick Facts

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that it would be building a new bridge to replace the Champlain Bridge.

This bridge is one of the busiest in Canada, with $20 billion worth of international trade crossing it every year. The Champlain Bridge is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole.

Construction for the new bridge for the St. Lawrence will start in 2015. The new bridge will be open by 2018 and the rest of the corridor project will be completed by 2020.

Quotes

"I am pleased to reach this significant milestone for the new bridge for the St. Lawrence."
The Honourable Denis Lebel
Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

"We will deliver a safe, reliable, long-lasting bridge, constructed in a timely, cost effective, responsible manner that meets the expectations of Montrealers."
The Honourable Denis Lebel
Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec



Government of Canada Gouvernement du Canada

Canada



Related Products

< link to backgrounder on next steps. >

Associated Links

A new bridge over the St. Lawrence for 2018, says Minister Lebel

Harper government to proceed with new bridge over the St. Lawrence

New bridge for the St. Lawrence website

- 30 -

Contacts

Marie-Josée Paquette
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, Ottawa
613-948-1838

Media Relations
Transport Canada, Ottawa
613-993-0055

Transport Canada is online at www.tc.gc.ca. Subscribe to e-news or stay connected through RSS, Twitter, Facebook, YouTube and Flickr to keep up to date on the latest from Transport Canada.

This news release may be made available in alternative formats for persons living with visual disabilities.

Photo and/or Video
(include caption, including names of people in the photo)







Backgrounder

Next steps for the new bridge for the St. Lawrence project

Completion of business case

The business case for the new bridge for the St. Lawrence (NBSL) project has recently been completed. Led by PricewaterhouseCoopers (PwC), a world class team of expert consultants performed a rigorous financial and technical analysis of the project. The primary objective was to determine if cost and other benefits could be achieved using a public-private partnership (PPP) model.

The business case is one of several studies that have recently been undertaken to ensure the NBSL project meets high technical and environmental standards while representing value for money for taxpayers.

Public-private partnership

There are significant advantages of using a PPP procurement model. Most notably, a PPP will result in significant value for money for taxpayers. Business case results indicate cost savings between 5 percent and 18 percent compared to a conventional approach.

The PPP model is a contractually binding commitment by the private sector to deliver infrastructure at a pre-determined price with meaningful penalties in case of contract defaults. This provides financial certainty to the government and to taxpayers. It also offers guarantees that the infrastructure will be well maintained for the duration of the concession period irrespective of future budget appropriations, which provides assurances that the infrastructure can continue to be functional for the full duration of its useful life. The private partner will design, build, finance, operate, and maintain the project over the long term. It will assume the risks and commit to deliver the project for a fixed price and by a specific date.

PPP procurement process

A two-phase procurement process will begin with a Request for Qualifications (RFQ) in spring 2014. An RFQ is a public process and open to all interested parties. Bidders are evaluated on their qualifications to carry out the project. A limited number of bidders will then proceed to the Request for Proposals (RFP).

The RFP will be launched in summer 2014. Bidders will submit binding technical and financial proposals, including a fixed price and schedule. Proposals will be evaluated on technical and financial criteria. A preferred proponent will be selected by spring 2015, enabling the new bridge for the St. Lawrence component of the project to be in service in 2018.

Industry outreach sessions are planned in winter 2014 to provide the private sector with greater details on project scope and timelines. This will help maximize competition and ensure higher quality bids and better value for taxpayers. Sessions with small and medium enterprises will also be organized to promote local and regional expertise.


Transport Canada Transports Canada

Project overview

The NBSL project is one of the largest infrastructure projects in North America. The project will enhance transportation safety and efficiency in the corridor and contribute to the long-term prosperity of neighboring communities, the City of Montreal and Canada.

Its scope includes the construction of the new bridge for the St. Lawrence, construction of a new île des Soeurs Bridge and highway, reconstruction and widening of Autoroute 15, and surface operation and maintenance of the Clément Bridge and Bonaventure Expressway. It will not include deconstruction of the existing Champlain Bridge, which will be procured separately.

The new bridge for the St. Lawrence will have three lanes for cars in each direction. One additional lane in each direction will accommodate light rail transit (LRT) as recommended by the Government of Quebec. There will also be a path for pedestrians and cyclists.

Preliminary engineering

Arup Canada Inc. evaluated 13 bridge design options for the purposes of the business case. The preferred preliminary design that emerged does not represent a final technical solution, which will be determined through the competitive PPP procurement process.

The preferred preliminary design was chosen following a rigorous, multi-stage evaluation process. Many factors were considered such as construction cost and duration, suitability for LRT, architectural quality and environmental impact. Arup concluded that the optimum configuration would be a three deck, single-level bridge. The public transit corridor would be situated between two decks for cars and trucks. The multi-use path would be next to one of the car decks.

A number of other technical studies are underway to obtain information in advance of the procurement process.

Project costing

Design and construction costs for the NBSL project were estimated from the beginning at $3-5 billion. This constitutes a very preliminary estimate. Cost depends on many factors and the NBSL is a complex project with a large size and scope.

Arup used the preferred preliminary design to develop a more refined cost estimate for the business case. This estimate will not be disseminated at this time because it could influence the competitive procurement process and result in a lower return for taxpayers. Final costs will be determined through the procurement process.

Traffic and revenue forecasts

As part of the business case analysis, Steer Davies Gleave executed traffic modelling and forecasting. A variety of toll rates comparable to current rates in the Montreal region were examined. Rates aim to achieve an appropriate balance between recovering capital costs and maximizing traffic fluidity.

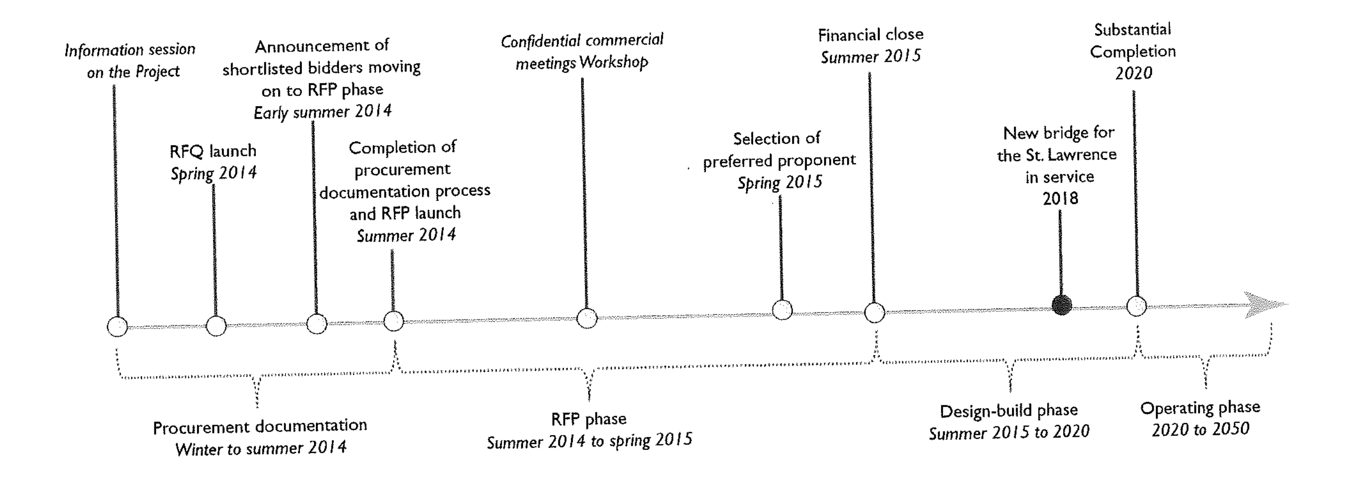
A toll rate for the NBSL project will be established following additional studies and consultations. The A-25 and A-30 rates were confirmed just several months before opening.



Public transit

The NBSL project will include a dedicated public transit corridor. The Government of Canada has been working closely with the Government of Quebec to ensure the integration of an LRT system within the project corridor. Federal funding for the LRT system is available via the Building Canada Plan.

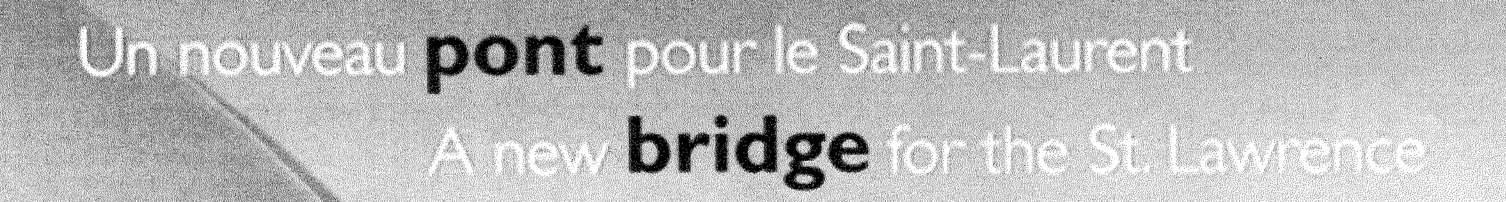
Summary of project timelines



January 2014

Government of Canada Gouvernement du Canada

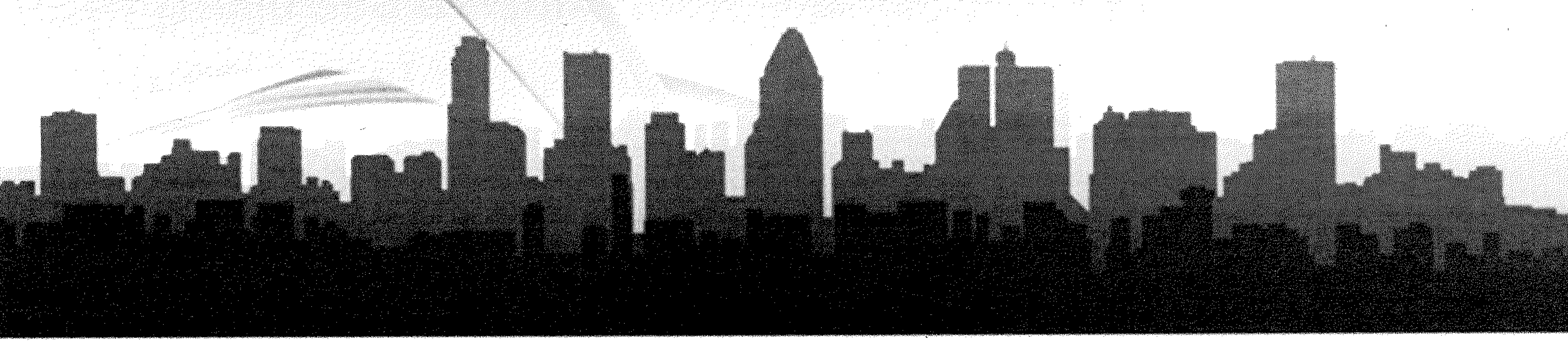








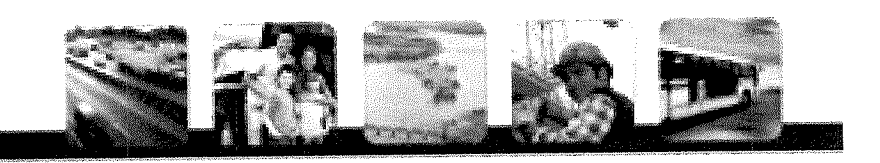




NBSL Project Update

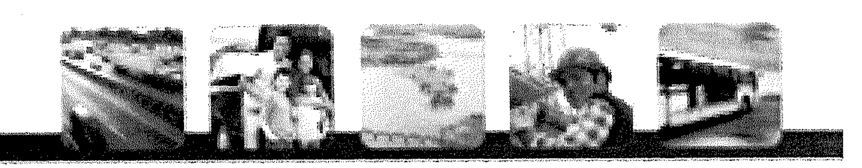
January 15, 2014

Canada



Presentation Outline

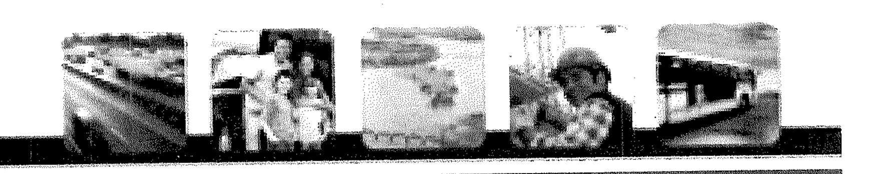
- Introduction
- Project overview and scope
- Preliminary engineering
- Traffic and revenue forecasts
- Procurement options analysis
- Procurement Process
- Project timelines
- Key issues
- Project governance



Presentation Outline

- **Introduction**

3



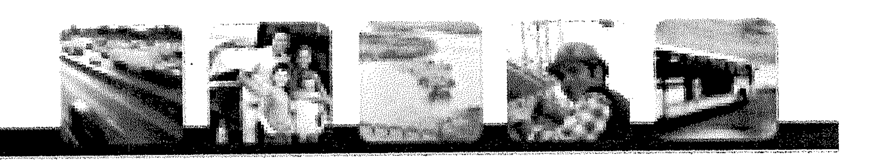
Strategic Importance of Champlain Bridge Corridor

- The Champlain Bridge is one of the busiest bridges in Canada and has a vital role in the Canadian economy
  - Approximately 40-60M vehicles and 11M public transit users/year
  - $20B in Canada-U.S. trade crosses the bridge every year
- The project is one of the largest infrastructure projects in North America
- A series of studies have been undertaken to ensure the project meets high technical and environmental standards while representing value-for-money for taxpayers



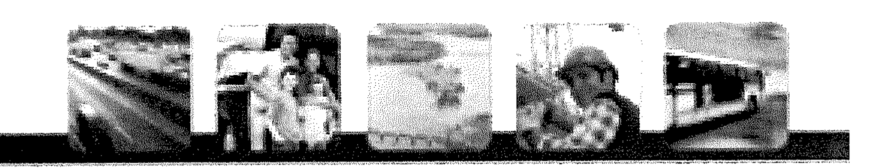
Business Case

- Prepared by PricewaterhouseCoopers (PwC) in conjunction with a team of expert technical consultants (Steer Davies Gleave and Arup-led team)
- Consulting team performed a rigorous financial and technical analysis of the Project
  - Business case adhered to best practices and the methodologies and principles set out in the PPP Canada Business Case Guide
  - Informed by a number of studies
    - Preliminary Design and Costing (PD&C) by Arup
    - Tolling and revenue forecasts by Steer Davies Gleave
- Primary objective of the business case was to examine different procurement models and determine if cost and other benefits could be achieved using a PPP
  - Business case recommends a detailed procurement model and process, including a defined scope



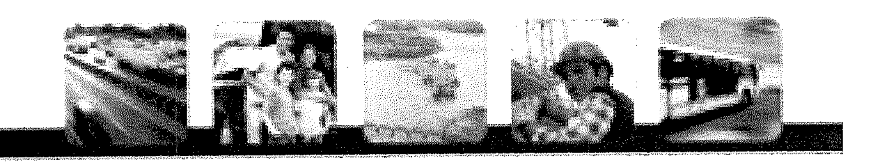
Dissemination of Information

- Backgrounder on the business case is available on Transport Canada's website: www.tc.gc.ca/nbfsl
- To protect integrity and public funds, does not include information that could influence the competitive procurement process and result in a lower return for taxpayers
  - Specific project costs
  - Traffic and revenue forecasts
  - Financial information such as assumptions, project funding, payment mechanisms
- Information such as contract amount, value-for-money, and final bridge design will be made public following the conclusion of the procurement process in summer 2015
  - Consistent with approach taken for projects across Canada (A-25, A-30, Port Mann Bridge, etc.)



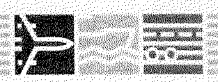
Presentation Outline

- Introduction
- **Project overview and scope**
- Preliminary engineering
- Traffic and revenue forecasts
- Procurement options analysis
- Procurement Process
- Project timelines
- Key issues



Project Drivers

Drivers	Description
1. Public safety	Providing safe and reliable passage for all bridge users (e.g. pedestrians, cyclists, commuters, car and truck users)
2. Economic	Ensuring the efficient transit of people and goods to and from Montreal as well as other parts of Canada
3. Fiscal	Carrying out the Project at an acceptable cost
4. Environmental	Constructing a bridge that is respectful of its environment
5. Reliability	Lifespan of 100+ years



Project Overview

Longueuil

Jacques-Cartier Bridge

Autoroute Bonaventure (federal portion)

Victoria Bridge

Montréal

Alignment with A-10

New Bridge for the St. Lawrence

Clément Bridge

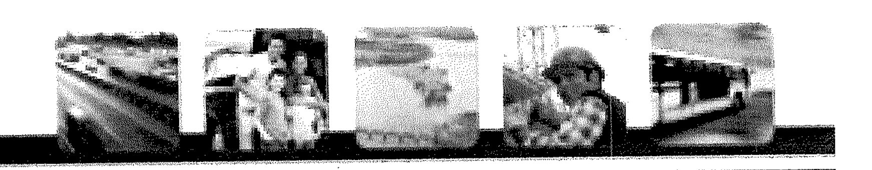
New île des Sœurs Bridge
and work on île des Soeurs

Brossard

Champlain Bridge

Reconstruction and widening
of A-15 (federal portion)

Image © 2013 DigitalGlobe



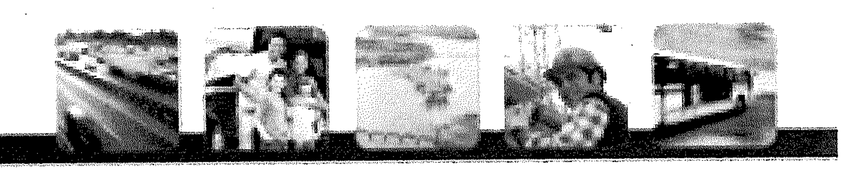
Project Highlights

NBSL

- Accelerated in-service date of 2018, construction to start in 2015
- Three lanes for cars, one lane for public transit in each direction
- Dedicated public transit lanes will accommodate light rail transit as recommended by Government of Québec
  - Phasing of light rail system will be accommodated
- Multi-use path for pedestrians and cyclists
  - To be located on North side of bridge to provide better view of downtown Montreal
- Uninterrupted use of existing Champlain Bridge during construction

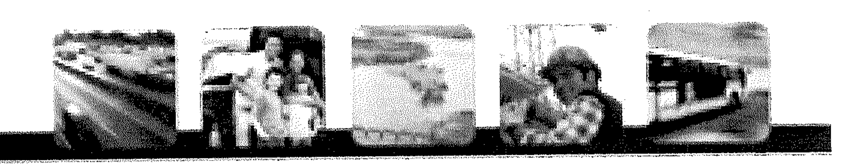
A-15

- Three lanes per direction, which will provide consistency throughout the corridor and mitigate current bottlenecks – in-service date by 2020
  - Will heighten safety in the corridor by increasing traffic fluidity



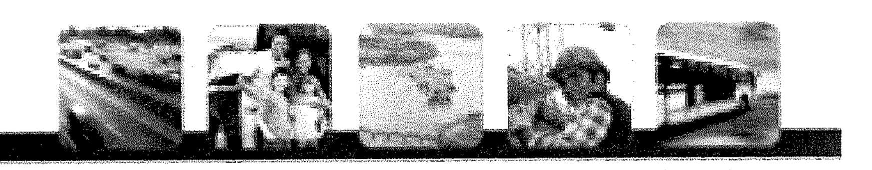
Project Scope

- The scope of the Project to be included in the PPP is:
  - Construction of the new bridge for the St. Lawrence, including Autoroute 10 approaches in Brossard and the installation of tolling equipment and facilities
  - Construction of a new île des Sœurs Bridge and highway on île des Sœurs
  - Demolition of the current île des Sœurs Bridge
  - Reconstruction and widening of the federal portion of Autoroute 15, including the operation and minor maintenance of Autoroute 15 from the start of the PPP contract
  - Operation and maintenance of all newly constructed infrastructure for 30 years
  - Surface operation and maintenance of the Clément Bridge and Bonaventure Expressway



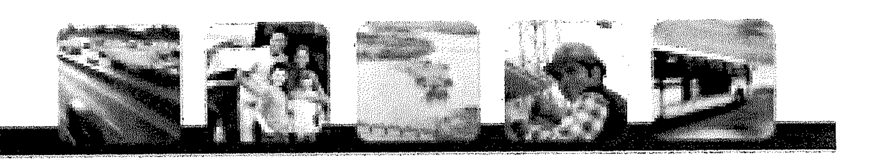
Outside of Scope

- The following elements will not be included in the PPP contract:
  - Demolition of existing Champlain Bridge
    - Unrelated to providing a replacement NBSL corridor
    - Will be tendered after corridor is delivered
  - Operation, maintenance, and demolition of the temporary île des Sœurs causeway-bridge
    - Causeway-bridge will be built and in service by early 2015, before the selection of a private partner
  - Operation and maintenance of the ice breaking structure
  - Lifecycle and major maintenance of the Clément Bridge and the Bonaventure Expressway



Presentation Outline

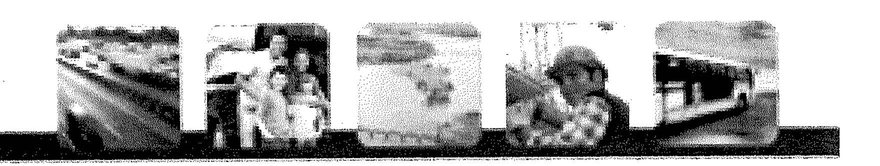
- **Preliminary engineering**



Preliminary Design and Costing (Arup)

- Objective was to evaluate bridge options at 5% design, develop a preferred design, and estimate costs of the preferred option for the purposes of the business case
  - Single vs. multi-level?
  - Type of structure?
  - 1, 2, or 3 decks?

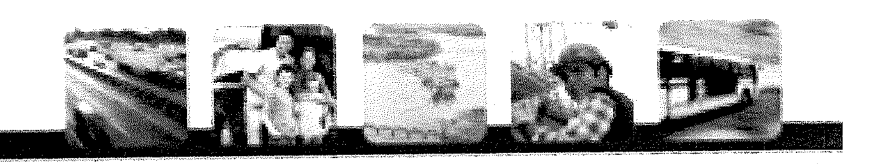
- The preliminary design does not represent a final technical solution or final associated costs
  - Will only be determined by the selected proponent, through the competitive PPP procurement process



Preferred Bridge Design Selection Process

- The preferred preliminary design was chosen following a multi-stage process

13 options analyzed → 1st Screening stage → 7 options developed further → 2nd Screening stage → Preferred Alternative selected



Options Evaluated for New Bridge

- Several options were examined as part of our analysis, including:
  - Various configurations for the approaches and the Seaway crossing;
  - Various span lengths (from 80m to 800m)
  - Various materials (steel, pre-stressed concrete)
  - Several levels
  - Two or three corridors

- The options analyzed include box girder bridges, extradosed bridges as well as a long span cable-stayed bridge and a long span suspended bridge



Screening Considerations

- Many factors supported the option selection process, including:

Construction

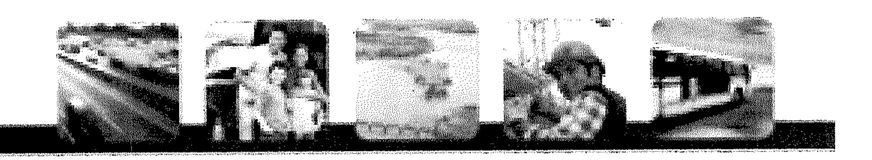
- Construction cost and duration
- Construction complexity
- Construction over the Seaway

Operation

- Suitability for a light rail system
- Relative operation and maintenance cost
- Winter suitability
- Transition from buses transit lanes to a light rail system

Project impact

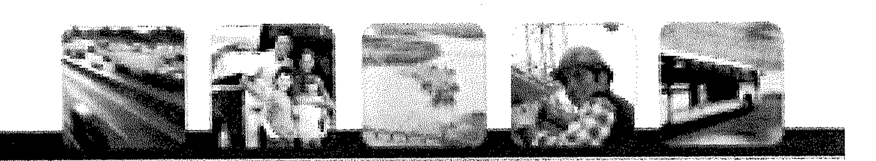
- Environmental impact



2nd Stage Screening Considerations

Option	1	2	3	4	5	6	7
Functional Cross Section	Three corridor	Two corridor	Two corridor	Two corridor	Three corridor	Multi-level corridors	Multi-level corridors
Seaway Description	200m main span variable depth concrete box girders	200m main span variable depth steel box girders	200m main span variable depth concrete box girders	200m span composite deck arch bridge	200m span concrete cable supported bridge	180m main span composite truss bridge	370m main span composite truss deck cable stayed bridge
Approach Description	Concrete box girders	Steel box girders	Concrete box girders	Steel box girders	Concrete cable supported bridge	Composite truss bridge	Composite truss bridge
Recommended Option	✓ - Approaches				✓ - Seaway span only		

- A multi-level bridge is not recommended because of the additional complexity of the works on the approaches to the bridge, the visual and environmental impact such an infrastructure would have on both île des Sœurs and the South Shore and the complications for the connections to the approach roads
- A three corridor bridge will ensure a dedicated lane to transit



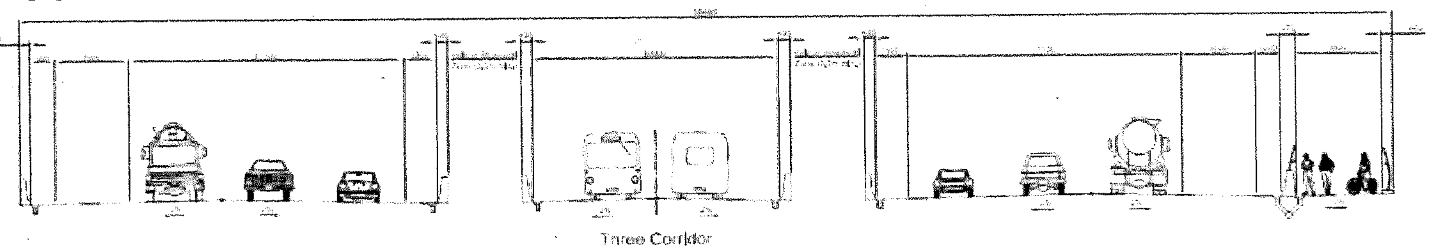
Preferred Alternative

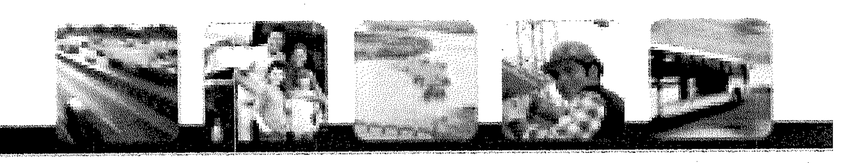
- The preferred alternative combines the benefits of two of the options in order to achieve the optimum configuration
  - Box girder for the approach spans, cable supported over the St. Lawrence Seaway
  - Three decks: two decks with three lanes each for cars and trucks; middle deck for transit (buses, convertible to a light rail system)
  - Multi-use path next to one of the car decks

Approaches: Concrete box girder

Seaway: Cable supported

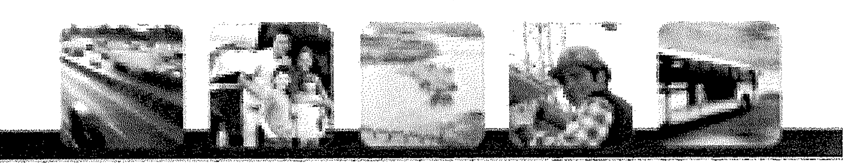
Configuration:





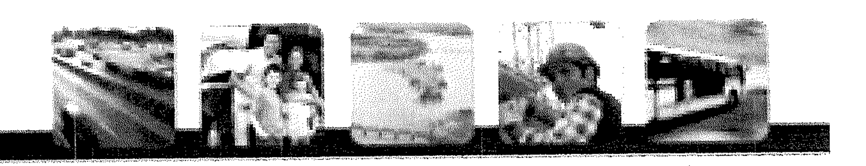
Project Costing

- Design and construction costs estimated from the beginning at $3 to $5 billion for the corridor Project
  - Based on pre-feasibility study concerning the replacement of the Champlain Bridge conducted in 2011
  - Constitutes a very preliminary, conservative estimate with a wide range of hypotheses
  - Wide range is typical at the pre-business case stage and for a project of this scope and complexity
- The preliminary design (5% design) for each component of the Project was used as the basis for estimating design and construction costs for the purposes of the business case
  - At this stage, it is prudent to continue to consider cost estimates as preliminary
  - Final project costs will be determined by the end of the competitive PPP procurement process



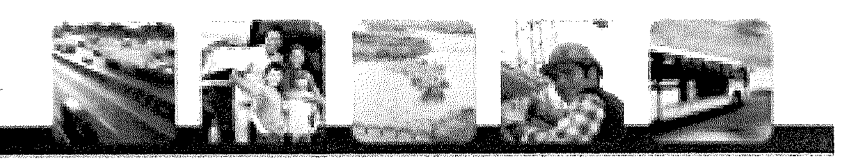
Cost Comparisons

- The NBSL is not a just a replacement bridge. It will offer new features (a dedicated transit lane, a multiuse path, a lifespan of over 100 years) and will meet very high standards
- It is challenging to make simple comparisons with other infrastructure projects.
- Cost depends on many factors and the NBSL is a complex project with a large size and scope
  - Not only includes the new bridge for the St. Lawrence (3.4 km), but also highway work on île des Sœurs, a new île des Sœurs Bridge (470m) and the reconstruction of the federal portion of Autoroute 15 (3 km)
  - New bridge for the St. Lawrence includes six lanes for traffic and a dedicated public transit corridor to accommodate a light rail system



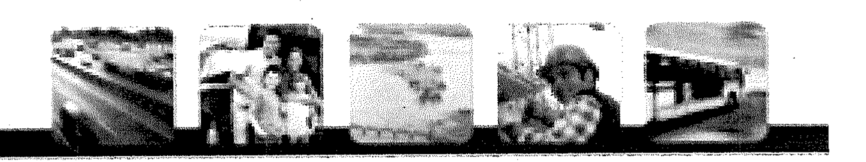
Presentation Outline

- **Traffic and revenue forecasts**



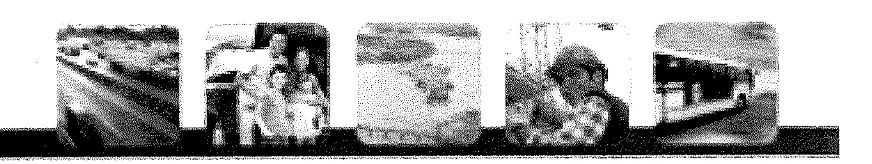
Traffic and Revenue Forecasting

- A variety of toll rates comparable to current rates in the Montreal region were examined
  - Rates aim to achieve an appropriate balance between capital cost recovery and maximizing traffic fluidity
- Additional studies and consultations will be completed prior to the establishment of a toll rate for the Project
  - A-25 and A-30 toll rates were only confirmed a few months before opening



Presentation Outline

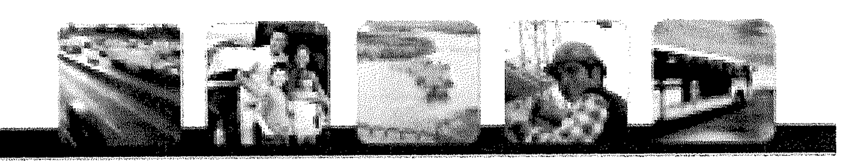
- **Procurement options analysis**



Procurement Objectives

- Ensure the Project meets Transport Canada's design, operational and lifecycle performance criteria
- Deliver an infrastructure of the highest quality while being mindful of the use of public funds
- Enable appropriate risk allocation and mitigation with creditworthy counterparties
- Benefit from the private sector's innovative solutions and best practices for similar projects
- Ensure a fair, transparent, competitive procurement process

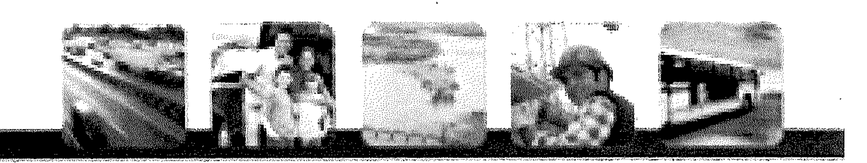
The choice of procurement model will greatly impact the attainment of these objectives



Traditional Model

- Under this approach, would likely use Design-Bid-Build (DBB)
  - Project design procured separately from project construction
  - Transport Canada would hire an engineer to complete the design and divide Project into different components
  - A separate contractor would likely be retained for the construction of each component
  - Transport Canada would supervise all construction work

√ Well understood process
√ Allows for Project to be divided into smaller components
√ Direct involvement by Transport Canada
x Higher risk of delays and increased costs
x No recourse for delays or poor performance
x Less opportunity for private sector innovation
x Design does not benefit from input of construction contractors – could result in a lack of constructability



PPP Approach

- Under this approach, would use Design-Build-Finance-Operate-Maintain (DBFOM) model
  - Long-term responsibilities bundled together and transferred to private sector partners
  - All components of the project combined into the same contract
  - Commitment to deliver Project for a fixed price and by a specific date
  - Payments only made at specific milestones

x Up-front planning and procurement costs higher

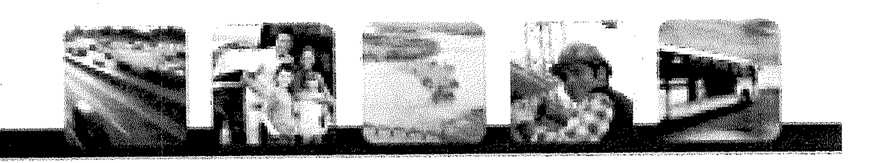
– Typically longer planning and procurement (although time is made up during construction) - significantly reduced time in this Project

√ Cost overrun and delay risks transferred to the private sector

√ Incentives to fulfill responsibilities over the long term

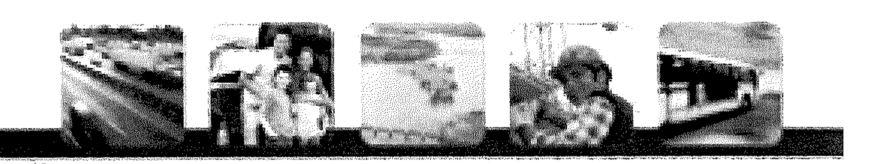
√ Harnesses innovation

√ Payment deductions are made in case of performance failures



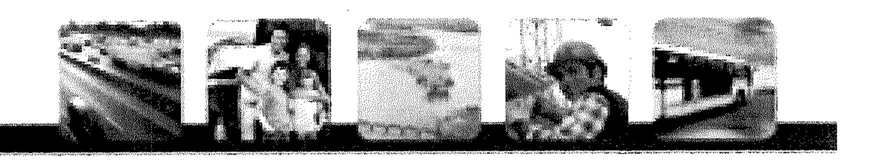
Business Case Recommendation

- Procure the Project as a PPP
  - The Value-For-Money (VFM) and qualitative analysis clearly demonstrate the advantages of procuring the Project using this approach
- Advantages include:
  - Adherence to the project timelines
  - Substantial risk transferred to the private partner: incentives for construction to be completed on budget with penalties for late delivery
  - Model supported by several major road and bridge projects which have been successfully carried out in Canada during the past ten years (e.g., A-25 and A-30 in Quebec, Golden Ears Bridge and Sea-to-Sky Highway in B.C., etc.)
  - Design which better takes into account construction constraints and operating needs as a result of an integrated team
  - Opportunity to attract the world's largest and most sophisticated bridge and road designers and builders, with the partnering of key local businesses
  - Competitive process induces greater incentive for design and construction methodology innovations
  - Enhanced traffic management during construction since a single consortium will be responsible for the entire corridor
  - Preventive and lifecycle maintenance are contractual obligations



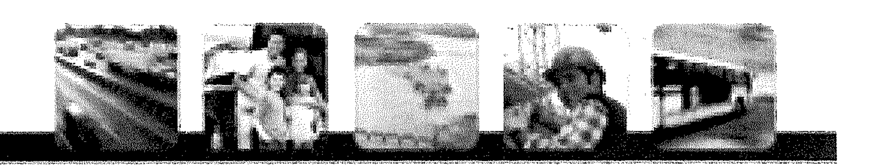
Value-For-Money Analysis

- VFM analysis compares the cost of undertaking the Project through traditional procurement to the cost of the Project as a PPP by:
  - Estimating Project costs
  - Developing assumptions for the financial analysis
  - Developing financing structure for the PPP model
  - Identifying, quantifying and allocating risks
  - Estimating whole-life, risk adjusted cost of each procurement model
- Must demonstrate positive VFM – which means that it would be less expensive – for the Project to proceed to PPP procurement
- The PPP procurement model indicates cost savings between 5% and 18% of the traditional model cost
- A sensitivity analysis confirmed the robustness of the findings in the face of varying assumptions



Presentation Outline

- **Procurement Process**

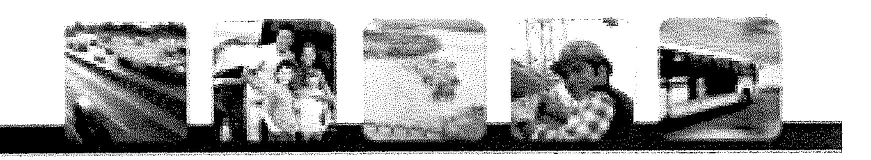


Procurement Process

- <u>A two-phase procurement approach is recommended</u>
  - This process is consistent with best practices for large PPP procurements, respectful of PPP Canada guidelines and will be familiar to bidders

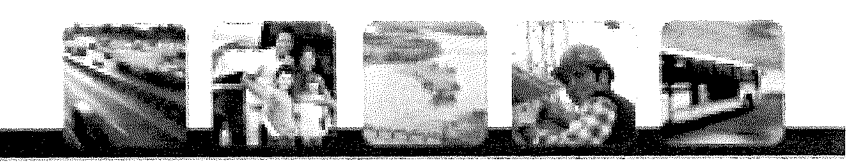
1. Request for Qualifications (RFQ)
   - Public process open to all interested parties
   - Bidders evaluated on several qualifications to carry out the Project successfully
   - Short listing of a specific number of bidders

2. Request for Proposals (RFP)
   - Short-listed bidders will submit binding technical and financial proposals, including a fixed price and schedule
   - Proposals will be evaluated to verify compliance with technical (including architectural quality) and financial criteria



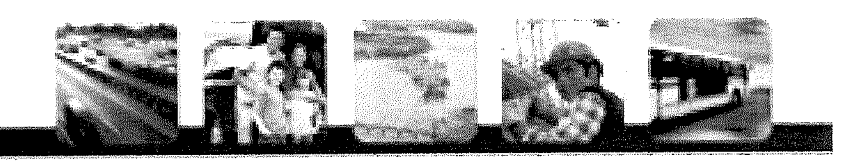
Industry Information Sessions

- Information sessions are planned in winter 2014 in order to keep industry apprised of the Project and upcoming milestones
  - These sessions are essential to ensuring continued market interest in the project which will maximize competition, ensure higher quality bids and better value for taxpayers
  - These sessions will also provide an opportunity for interested businesses to interact and explore opportunities to establish partnerships
- The information sessions will provide greater detail with respect to issues such as:
  - Project scope;
  - Detailed timelines and key milestones; and
  - The project financing structure
- Sessions with small and medium enterprises will also be organized to promote local and regional expertise



Presentation Outline

- **Project timelines**



Project Timelines

Information session on the Project

RFQ launch
Spring 2014

Announcement of shortlisted bidders moving on to RFP phase
Early summer 2014

Completion of procurement documentation process and RFP launch
Summer 2014

Confidential commercial meetings Workshop

Selection of preferred proponent
Spring 2015

Financial close
Summer 2015

New bridge for the St. Lawrence in service
2018

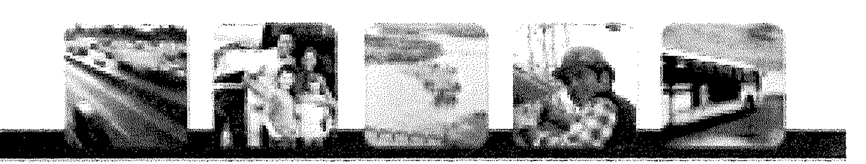
Substantial Completion
2020

Procurement documentation
Winter to summer 2014

RFP phase
Summer 2014 to spring 2015

Design-build phase
Summer 2015 to 2020

Operating phase
2020 to 2050



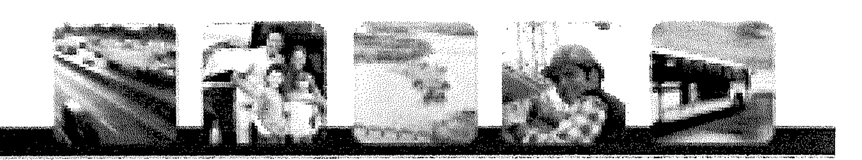
Presentation Outline

- Project overview and scope
- engineering
- revenue forecasts
- options analysis
- **Key issues**



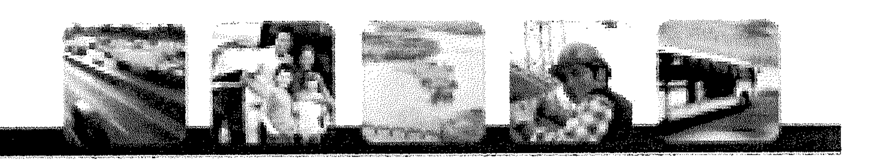
Architectural Quality

- Prescriptive architectural directives will be developed in collaboration with an architectural review panel
  - The directives could address elements such as structural form, lighting, views to and of the bridge, etc.
- The design will be developed by world renowned architect Poul Ove Jensen, supported by local firm Provencher Roy + Associés and members from the Montreal design community
  - Role will be to develop clear directives to be adhered to by the proponents
- The directives will be incorporated in the procurement documents and bidders will be required to comply with them
- The directives will be made public at the RFP launch; the final design of the bridge will be made public at the end of the RFP process



Public Transit

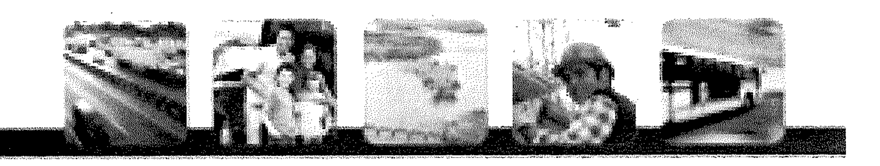
- The Government of Canada has clearly stated that the Project will include dedicated transit lanes
- In June 2013, the Government of Québec confirmed that a light rail transit system is the preferred mode of transit for the corridor
- Accordingly, the Government of Canada has been working closely with the Agence métropolitaine de transport and the ministère des Transports du Québec to ensure the integration of a light rail system
- The Government of Canada will provide the right of way for the light-rail system within the Project corridor
- Federal funding for the light rail system is also available via the New Building Canada Plan should Quebec wish to prioritize the project



Presentation Outline

- **Project governance**

38



External Project Governance Structure

Integrated Project Team
Transport Canada, PPP Canada, Public Works and Government Services Canada

- **Policy and Communications Group**
- **Technical Group**
- **Procurement Group**
- **Legal Group**

External Stakeholder Advisory Committee
- Transport Canada
- Ministère des Transports du Québec
- Agence métropolitaine de transport
- Infrastructure Québec
- Ville de Montréal
- Ville de Longueuil
- Ville de Brossard

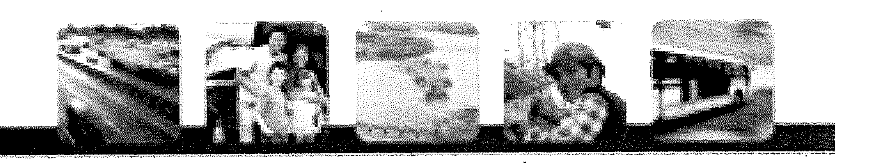
Environment and Aboriginal Affairs
- Meetings and External Consultations

Architectural Quality
- Architectural Review Panel

Engineering and Urban Integration
- A15 Working Group
- South Shore Working Group
- Mobility Montréal – Champlain Sub- Committee
- Meetings and External Consultations

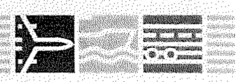
Public Transit
- Design criteria working group
- Contractual aspects working group

Legend: Project Team | Technical components | External Stakeholders



For more information on the project, please consult the new bridge for the St. Lawrence section on Transport Canada's website:

www.tc.gc.ca/nbfsl

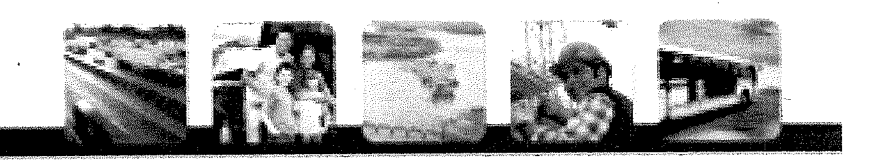


Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent
A new **bridge** for the St. Lawrence

Mise à jour sur le projet du NPSL

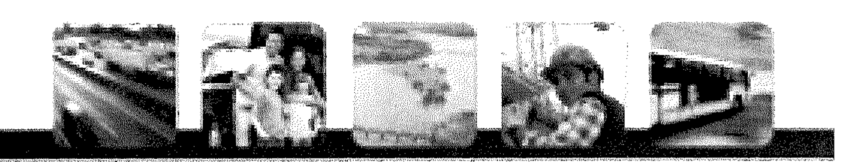
15 Janvier 2014

Canada



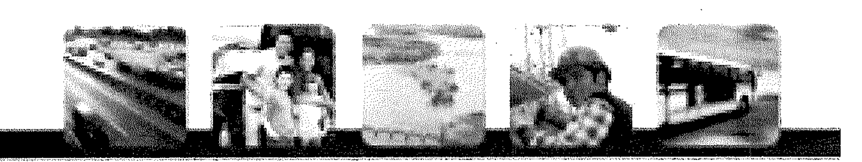
Plan de la présentation

- Introduction
- Aperçu du projet et de sa portée
- Études techniques préliminaires
- Prévisions d'achalandage et de revenus
- Analyse des options ayant trait à l'approvisionnement
- Processus d'approvisionnement
- Échéancier du projet
- Principaux enjeux
- Gouvernance du projet



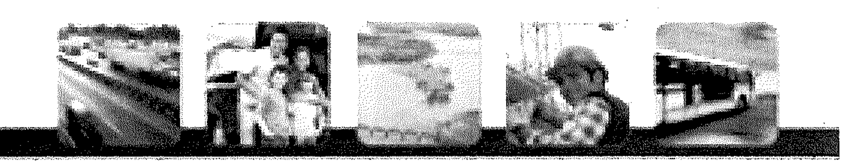
Plan de la présentation

- **Introduction**



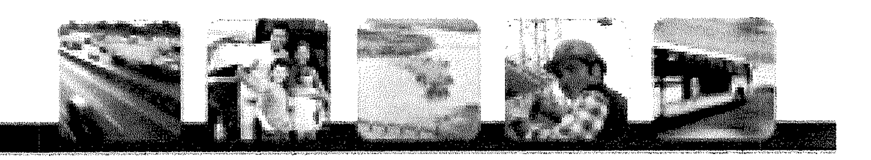
Importance stratégique du corridor du pont Champlain

- Le pont Champlain est l'un des ponts les plus achalandés au Canada et joue un rôle essentiel dans l'économie canadienne.
  - De 40 à 60 millions de véhicules environ et 11 millions d'usagers du transport en commun par année
  - Facilite des échanges commerciaux de 20 milliards de dollars entre le Canada et les États-Unis chaque année
- Le projet est l'un des plus importants projets d'infrastructure en Amérique du Nord.
- Plusieurs études ont été entreprises pour veiller à ce que le projet réponde à des normes techniques et environnementales élevées tout en optimisant les ressources pour les contribuables.



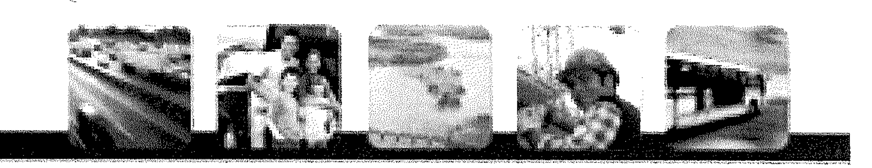
Dossier d'affaires

- Préparée par PricewaterhouseCoopers (PwC) de concert avec une équipe d'experts techniques (Steer Davies Gleave et équipe menée par Arup).
- L'équipe de conseillers a réalisé une analyse financière et technique rigoureuse du projet.
  - Le dossier d'affaires s'est conformé aux pratiques exemplaires et aux méthodologies et principes établis dans le Guide pour l'élaboration d'un dossier d'affaires de PPP Canada.
  - Il a été orienté par plusieurs études.
    - Conception préliminaire et établissement des coûts par Arup
    - Prévisions sur le péage et les revenus par Steer Davies Gleave
- Le dossier d'affaires visait principalement à examiner différents modèles d'approvisionnement et à établir si un PPP pouvait procurer des avantages en matière de coût et d'autres avantages.
  - Le dossier d'affaires recommande un modèle et un processus d'approvisionnement détaillés, y compris une portée définie.



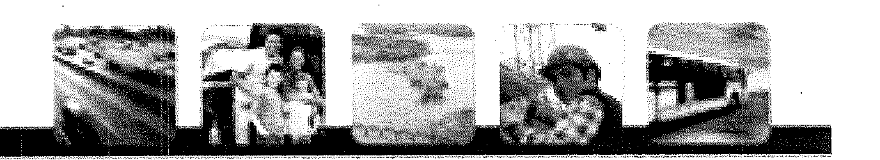
Diffusion de l'information

- Les documents d'information sur le dossier d'affaires se trouvent sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca/nppsl
- Pour protéger l'intégrité et les fonds publics, nous n'avons pas fourni d'information qui pourrait influencer le processus d'approvisionnement concurrentiel et affecter les intérêts des contribuables.
  - Coûts spécifiques du projet
  - Prévisions d'achalandage et de revenus
  - Information financière, dont les hypothèses, le financement de projet, les mécanismes de paiement
- Les renseignements comme la valeur du marché, la valeur obtenue pour le coût et la conception définitive du pont seront rendus publics suivant la conclusion du processus d'approvisionnement à l'été 2015.
  - Conforme à l'approche adoptée pour les projets au Canada (A-25, A-30, pont Port Mann, etc.)



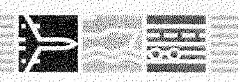
Plan de la présentation

- Introduction
- **Aperçu du projet et de sa portée**
- Études techniques préliminaires
- Prévisions d'achalandage et de revenus
- Analyse des options ayant trait à l'approvisionnement
- Processus d'approvisionnement
- Échéancier du projet
- Principaux enjeux
- Gouvernance du projet



Catalyseurs du projet

Catalyseurs	Description
1. Sécurité publique	Offrir un lien sécuritaire et fiable pour tous les usagers du pont (p. ex. piétons, cyclistes, navetteurs, automobilistes et camionneurs)
2. Économie	Assurer une circulation fluide des biens et des personnes en direction et en provenance de Montréal ainsi qu'ailleurs au Canada
3. Finances publiques	Réaliser le projet à un coût acceptable
4. Environnement	Construire un pont respectueux de son environnement
5. Fiabilité	Durée de vie de plus de 100 ans



Aperçu du projet

Longueuil

Pont Jacques-Cartier

Autoroute Bonaventure (partie fédérale)

Montréal

Pont Victoria

Alignement avec l'A-10

Nouveau pont pour le Saint-Laurent

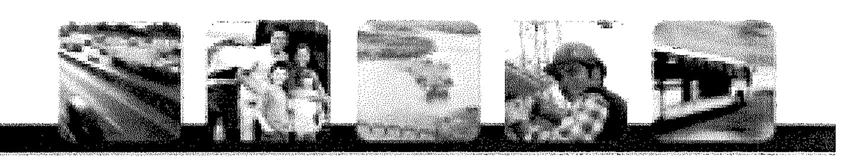
Nouveau pont de l'île des Soeurs et travaux sur l'île des Soeurs

Pont Clément

Reconstruction et élargissement de l'A-15 (partie fédérale)

Brossard

Pont Champlain



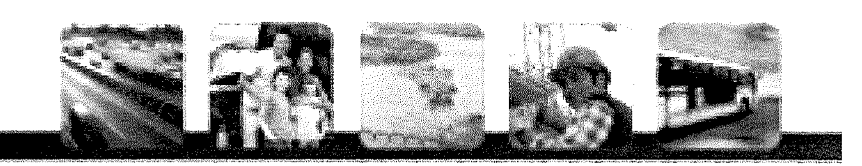
Faits saillants du projet

NPSL

- Date d'entrée en service accélérée (2018); début de la construction : 2015
- Trois voies pour les véhicules, une voie pour le transport en commun dans chaque direction
- Les voies réservées pour le transport en commun accueilleront un système léger sur rail (SLR) comme le recommande le gouvernement du Québec.
  - L'entrée en service du système léger sur rail se fera progressivement.
- Piste multifonctionnelle pour les piétons et les cyclistes
  - Sera située du côté nord du pont afin d'offrir une meilleure vue sur le centre-ville de Montréal
- Circulation ininterrompue sur le pont Champlain actuel pendant la construction

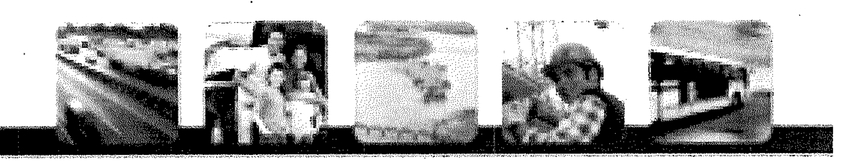
A-15

- Trois voies par direction afin d'assurer une cohérence dans l'ensemble du corridor et d'atténuer les embouteillages actuels – date d'entrée en service d'ici 2020
  - Améliorera la sécurité dans le corridor en augmentant la fluidité du trafic



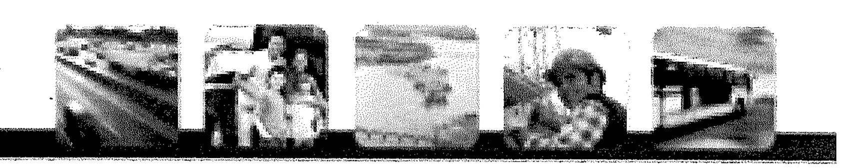
Portée du projet

- Voici la portée du projet qui sera incluse dans le PPP
  - Construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent, y compris les approches de l'autoroute 10 à Brossard et l'installation des équipements de péage
  - Construction d'un nouveau pont à l'île des Sœurs et de l'autoroute sur l'île des Sœurs
  - Démolition du pont actuel de l'île des Sœurs
  - Reconstruction et élargissement du tronçon fédéral de l'autoroute 15, y compris exploitation et entretien mineur de l'autoroute 15 dès le début du contrat de PPP
  - Exploitation et entretien de toutes les infrastructures nouvellement construites pendant 30 ans
  - Exploitation et entretien de la chaussée du pont Clément et de l'autoroute Bonaventure



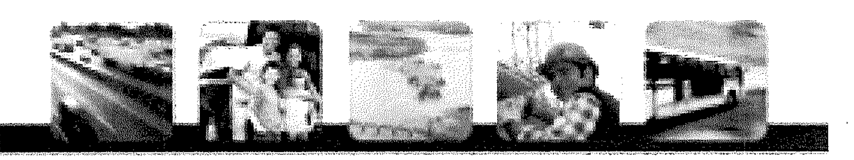
Hors de la portée

- Les éléments suivants ne seront pas inclus dans le contrat de PPP.
  - Démolition du pont Champlain existant
    - Aucun lien avec l'offre d'un corridor de remplacement du NPSL
    - Appel d'offres lancé après la réalisation du corridor
  - Exploitation, entretien et démolition du pont-jetée temporaire de l'île des Sœurs
    - Le pont-jetée sera construit et mis en service d'ici le début de 2015, avant la sélection d'un partenaire privé.
  - Exploitation et entretien de l'estacade
  - Entretien durant le cycle de vie et travaux d'entretien majeurs du pont Clément et de l'autoroute Bonaventure



Plan de la présentation

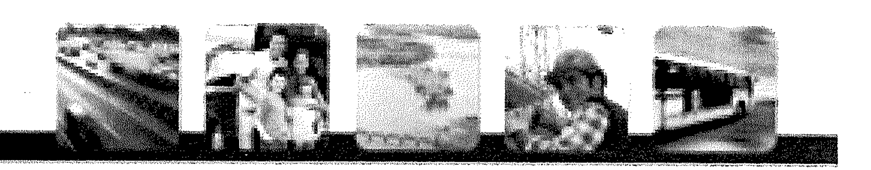
- Introduction
- Aperçu du projet et de sa portée
- **Études techniques préliminaires**
- Prévisions d'achalandage et de revenus



Conception préliminaire et établissement des coûts (ARUP)

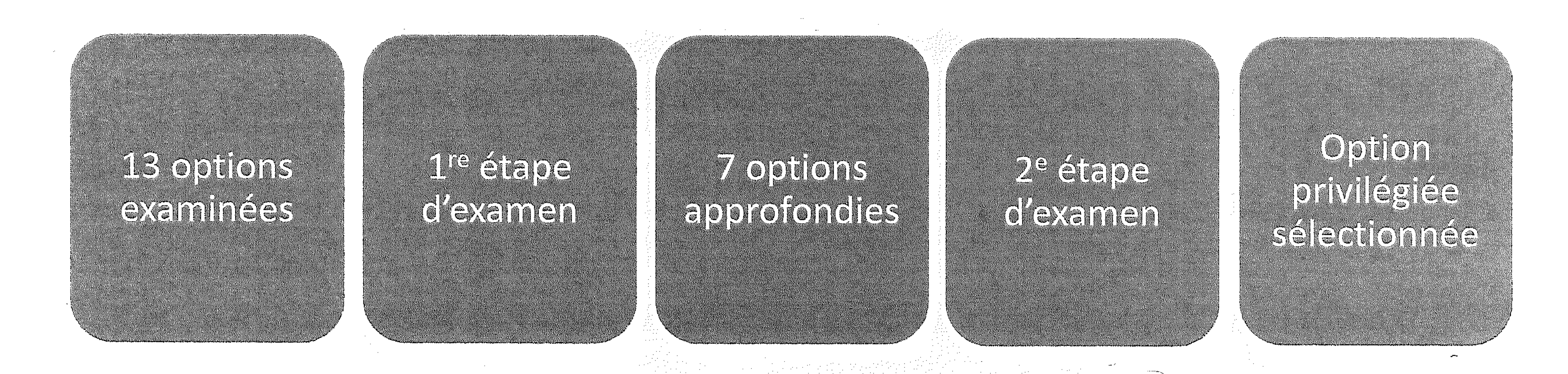
- L'objectif consistait à évaluer les options de pont à 5 p. 100 de la conception, à établir une conception privilégiée et à estimer les coûts de l'option privilégiée aux fins du dossier d'affaires.
  - Un ou plusieurs niveaux?
  - Type de structure?
  - Un, deux ou trois tabliers?

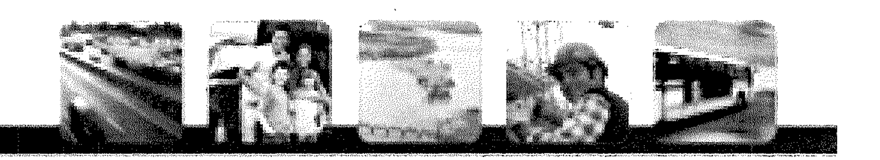
- La conception préliminaire ne représente pas une solution technique définitive ni des coûts finaux connexes.
  - Ne seront établis que par le promoteur retenu, au moyen du processus d'approvisionnement concurrentiel de PPP



Processus de sélection de la conception privilégiée du pont

- La conception préliminaire privilégiée a été choisie suivant un processus en plusieurs étapes.

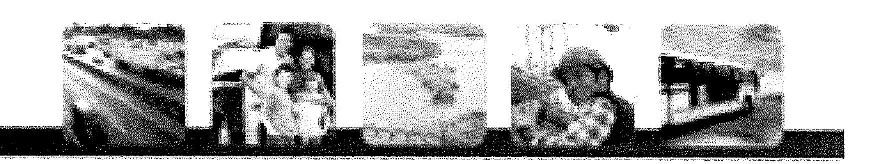




Options évaluées pour le nouveau pont

- De nombreuses options ont été examinées dans le cadre de notre analyse, incluant:
  - diverses configurations pour les approches et la traversée de la Voie maritime
  - différentes longueurs de travée (de 80m à 800m)
  - différents matériaux (acier, béton précontraint)
  - plusieurs niveaux
  - deux ou trois corridors

- Les options examinées incluent des ponts à poutres-caissons, des ponts extradossés, ainsi qu'un pont à haubans à grande portée et un pont suspendu à grande portée



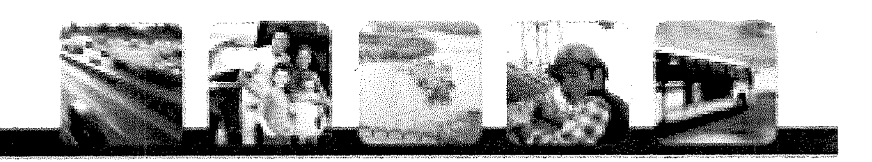
Éléments pris en considération pour l'examen

- De nombreux facteurs ont appuyé le processus de sélection de l'option, notamment :

Construction
- Coût et durée de la construction
- Complexité de la construction
- Construction au-dessus de la Voie maritime

Exploitation
- Qualités requises pour le système léger sur rail
- Coût relatif de l'exploitation et de l'entretien
- Caractéristiques appropriées en hiver
- Transition des voies du transport en commun des autobus au système léger sur rail

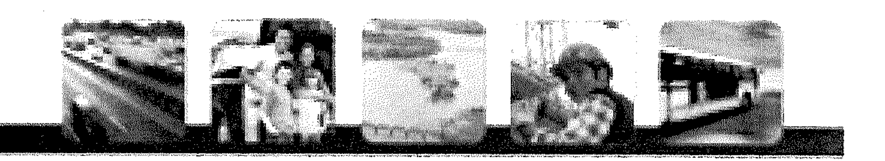
Incidence du projet
- Impacts sur l'environnement



Éléments pris en considération à la 2e étape d'examen

Option	1	2	3	4	5	6	7
Coupe transversale fonctionnelle	Trois corridors	Deux corridors	Deux corridors	Deux corridors	Trois corridors	Corridors étagés	Corridors étagés
Description – Voie maritime	Poutres-caissons en béton travée principale 200 m profondeur variable	Poutres-caissons en acier travée principale 200 m profondeur variable	Poutres-caissons en béton travée principale 200 m profondeur variable	Pont en arche travée 200 m tablier mixte	Pont en béton soutenu par haubans travée 200 m	Pont mixte à treillis travée principale 180 m	Pont à haubans 370 m travée principale avec tablier mixte à treillis
Description – Approche	Poutres-caissons en béton	Poutres-caissons en acier	Poutres-caissons en béton	Poutres-caissons en acier	Pont en béton soutenu par haubans	Pont mixte à treillis	Pont mixte à treillis
Option recommandée	✓ - Approches				✓ - Travée Voie maritime seulement		

- Un pont à plusieurs niveaux n'est pas recommandé en raison de la complexité supplémentaire associée aux travaux sur les approches du pont, des répercussions visuelles et environnementales d'une telle infrastructure sur l'île des Sœurs et la Rive-Sud et des complications additionnelles qu'engendreraient les raccordements aux routes d'accès.
- Un pont à deux corridors ne permettrait pas d'offrir un corridor uniquement dédié au transport en commun.



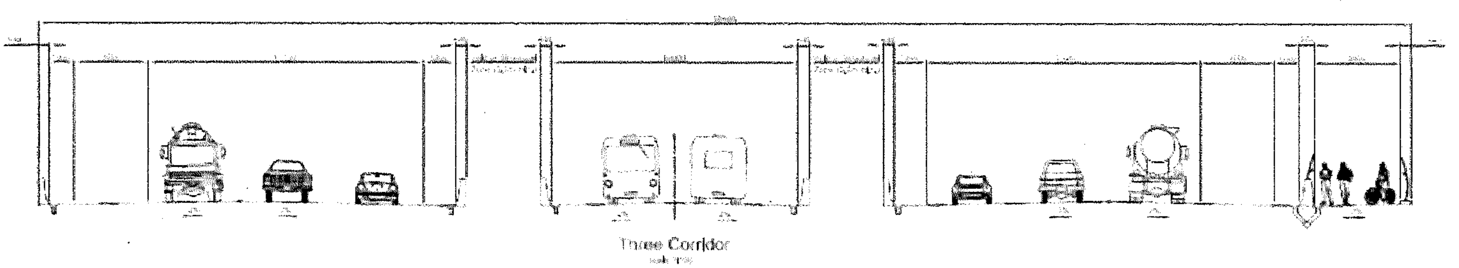
Option privilégiée

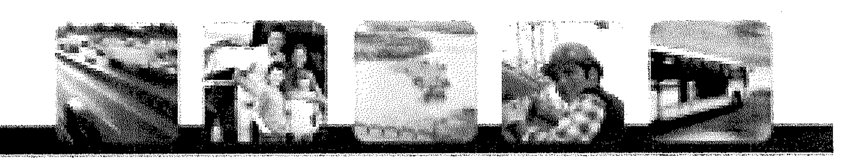
- L’option privilégiée combine les avantages de deux des options afin d’obtenir la configuration optimale.
  - Poutre-caisson pour les travées d’approche, pont soutenu par haubans au-dessus de la Voie maritime du Saint-Laurent
  - Trois tabliers : deux tabliers avec trois voies chacun pour les voitures et les camions; tablier intermédiaire pour le transport en commun (autobus, pouvant accueillir un système léger sur rail)
  - Piste multifonctionnelle adjacente à l’un des tabliers pour les voitures

Approches: Poutre-caisson en béton

Voie maritime: Soutenu par haubans

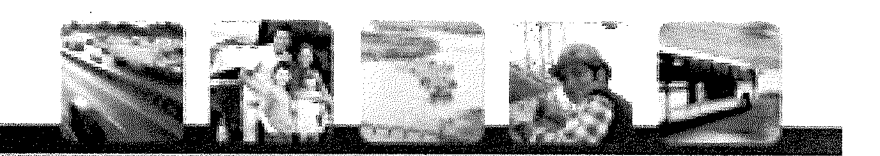
Configuration:





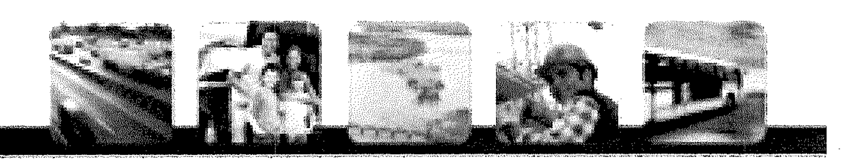
Établissement des coûts du projet

- Coûts de conception et de construction estimés dès le début entre trois à cinq milliards de dollars pour le projet de corridor
  - Fondés sur l'Étude de préfaisabilité portant sur le remplacement du pont Champlain menée en 2011
  - Constitue une estimation très prudente et préliminaire reposant sur une grande variété d'hypothèses
  - Une aussi large fourchette est courante à l'étape préliminaire d'un dossier d'affaires et pour un projet d'une telle ampleur et d'une telle complexité
- La conception préliminaire (5 p. 100 de la conception) pour chaque élément du projet a été utilisée comme base pour estimer les coûts de conception et de construction aux fins de dossier d'affaires.
  - À la présente étape, il est prudent de continuer à considérer les estimations de coûts comme préliminaires.
  - Les coûts définitifs du projet seront établis à la fin du processus d'approvisionnement concurrentiel en PPP.



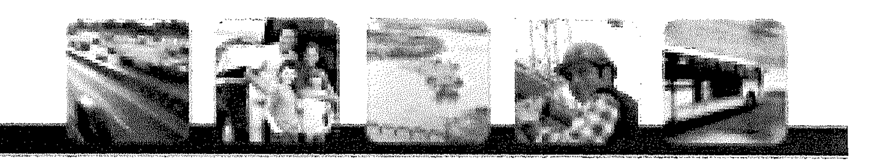
Comparaisons de coûts

- Le NPSL n'est pas juste le remplacement d'un pont. Il présentera de nouvelles fonctionnalités (un corridor réservé au transport en commun, une piste multifonctionnelle, une durée de vie de plus de 100 ans) et respectera des normes très élevées.
- Il est difficile d'établir des comparaisons simples avec d'autres projets d'infrastructure.
- Les coûts reposent sur divers facteurs et le NPSL est un projet complexe de grande taille et de grande portée.
  - En plus du nouveau pont pour le Saint-Laurent (3,4 km), il y aura des travaux pour l'autoroute sur l'île des Sœurs , un nouveau pont à l'île des Sœurs (470 m) ainsi que la reconstruction de la partie fédérale de l'autoroute 15 (3 km).
  - Le nouveau pont pour le Saint-Laurent comprend six voies pour la circulation et un corridor réservé pour le transport en commun pour accueillir un système léger sur rail.



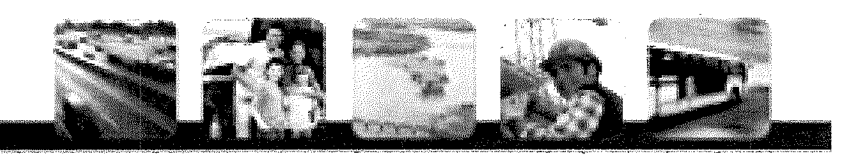
Plan de la présentation

- **Prévisions d'achalandage et de revenus**



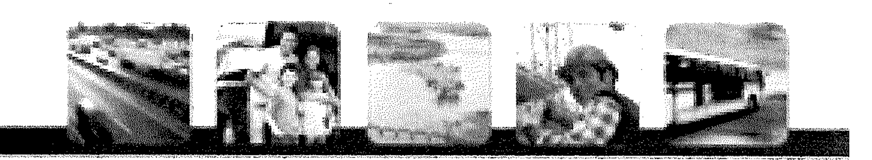
Prévisions d'achalandage et de revenus

- Divers taux de péage comparables aux taux en vigueur dans la région de Montréal ont été examinés.
  - Les taux visent à atteindre un équilibre raisonnable entre le recouvrement des investissements et la fluidité de la circulation.
- Des études et des consultations supplémentaires seront menées avant qu'un taux de péage soit arrêté pour le projet.
  - Les taux de péage des A-25 et A-30 n'ont été confirmés que quelques mois avant l'inauguration.



Plan de la présentation

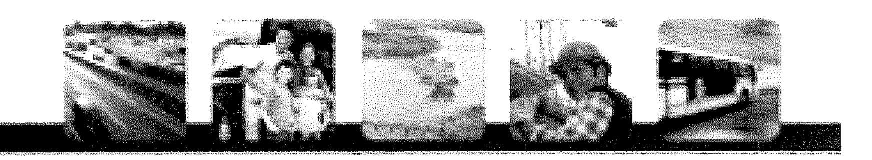
- **Analyse des options ayant trait à l'approvisionnement**



Objectifs en matière d'approvisionnement

- Veiller à ce que le projet réponde aux critères de rendement de conception et d'exploitation pendant le cycle de vie établis par Transports Canada.
- Mettre en place une infrastructure de qualité supérieure tout en utilisant les fonds publics de manière rigoureuse.
- Favoriser une répartition et une atténuation du risque appropriées avec des contreparties solvables.
- Tirer parti des solutions novatrices et des pratiques exemplaires du secteur privé pour des projets similaires.
- Garantir un processus d'approvisionnement concurrentiel équitable et transparent.

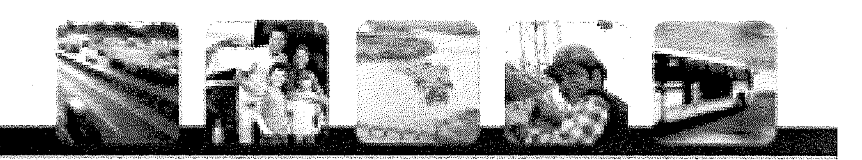
Le choix du modèle d'approvisionnement influencera grandement l'atteinte de ces objectifs.



Modèle traditionnel

- Avec une telle méthode, la conception-soumission-construction serait vraisemblablement utilisée.
  - Conception du projet octroyée séparément de la construction du projet
  - Embauche d'un ingénieur par Transports Canada pour réaliser la conception et diviser le projet en différents éléments
  - Un entrepreneur distinct serait vraisemblablement retenu pour la construction de chaque élément
  - Supervision de tous les travaux de construction par Transports Canada

√ Processus bien compris
√ Permet de diviser le projet en éléments plus petits
√ Participation directe de Transports Canada
x Risque plus élevé de retards et de coûts accrus
x Aucun recours en cas de retards ou de mauvais rendement
x Possibilités d'innovation moindres du secteur privé
x Conception qui ne tire pas profit de l'apport des entrepreneurs en construction – peut entraîner une constructibilité faible



Approche de PPP

- Avec une telle méthode, le modèle de conception-construction-financement-entretien-exploitation (CCFEE) serait utilisé.
  - Responsabilités à long terme regroupées et transférées aux partenaires du secteur privé
  - Tous les éléments du projet combinés dans le même contrat
  - Engagement de réaliser le projet pour un prix fixe et une date précise
  - Paiements versés uniquement à certaines étapes précises

x Coûts initiaux de planification et d'approvisionnement plus élevés

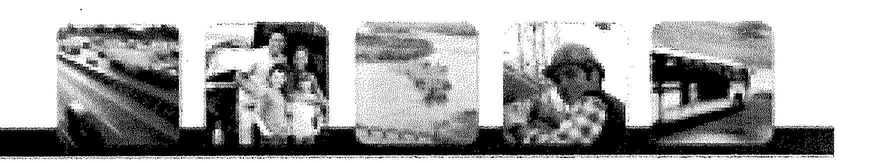
– Planification et approvisionnement généralement plus longs (bien que le temps perdu soit rattrapé pendant la construction) – délais très écourtés pour le présent projet

√ Risques de dépassement de coûts et de retards transférés au secteur privé

√ Incitations pour s'acquitter des responsabilités à long terme

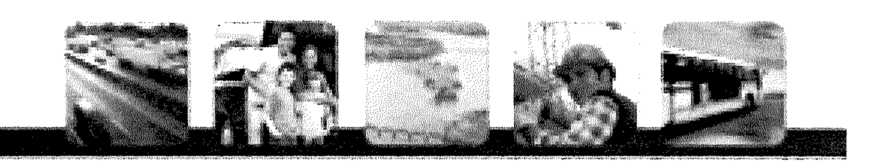
√ Mise en valeur de l'innovation

√ Déductions sur les paiements en cas de rendement insatisfaisant



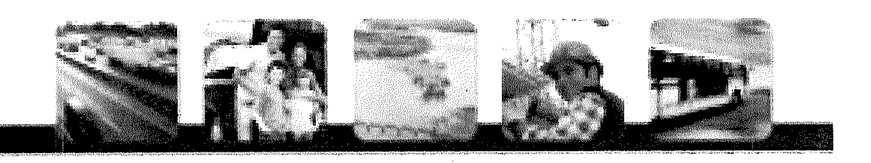
Recommandation du dossier d'affaires

- Octroyer le projet en PPP
  - L'analyse de l'optimisation des ressources et l'analyse qualitative illustrent clairement les avantages de l'approvisionnement du projet en utilisant une telle méthode.
- Voici quelques avantages:
  - Respect de l'échéancier
  - Risque important transféré au partenaire du secteur privé : incitations pour terminer la construction en respectant le budget avec des pénalités pour une livraison tardive
  - Modèle appuyé par plusieurs projets majeurs de routes et de ponts réalisés avec succès au Canada au cours des dix dernières années (p. ex. A-25 et A-30 au Québec, pont Golden Ears et autoroute Sea-to-Sky en Colombie-Britannique, etc.)
  - Conception tenant mieux compte des contraintes de la construction et des besoins d'exploitation grâce à une équipe intégrée
  - Possibilité d'attirer les plus grands concepteurs et constructeurs de ponts et de routes au monde et les plus expérimentés en partenariat avec des entreprises locales clés
  - Processus concurrentiel encourageant davantage les innovations dans les méthodes de conception et de construction
  - Meilleure gestion de la circulation pendant la construction étant donné qu'un seul consortium est chargé de tout le corridor
  - Obligations contractuelles d'entretien préventif et pendant le cycle de vie



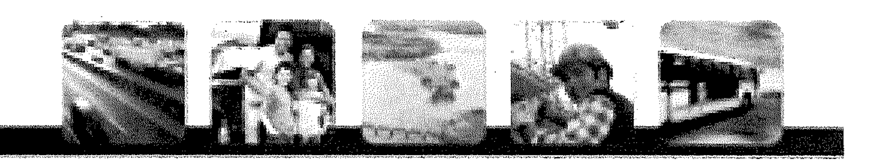
Analyse de l'optimisation des ressources

- L'analyse de l'optimisation des ressources compare le coût de la mise en œuvre du projet par l'approvisionnement traditionnel au coût du projet en PPP en :
  - estimant les coûts du projet;
  - définissant des hypothèses pour l'analyse financière;
  - établissant une structure financière pour le modèle de PPP;
  - dégageant, quantifiant et répartissant les risques;
  - estimant le coût du cycle de vie ajusté au risque de chaque modèle d'approvisionnement.
- L'optimisation des ressources doit être positive, c'est-à-dire que les coûts doivent être inférieurs pour que le projet aille de l'avant avec l'approvisionnement en PPP.
- Le modèle d'approvisionnement en PPP représente des économies de 5 p. 100 à 18 p. 100 par rapport au coût du modèle traditionnel.
- Une analyse de sensibilité a confirmé la consistance des conclusions devant diverses hypothèses.



Plan de la présentation

- **Processus d'approvisionnement**

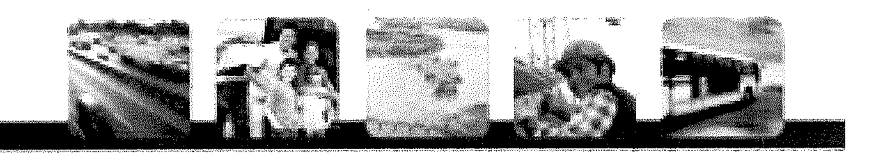


Processus d'approvisionnement

- Une méthode d'approvisionnement en deux étapes est recommandée
  - Un tel processus cadre avec les pratiques exemplaires des grands projets d'approvisionnement de PPP, respecte les lignes directrices de PPP Canada et sera connu des soumissionnaires.

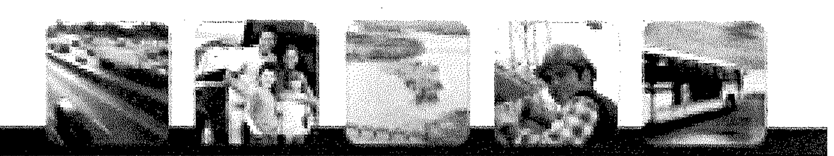
1. Demande de qualifications (DDQ)
   - Processus public ouvert à toutes les parties intéressées
   - Soumissionnaires évalués selon plusieurs qualifications pour mener à bien le projet
   - Présélection d'un nombre précis de soumissionnaires

2. Demande de propositions (DDP)
   - Les soumissionnaires présélectionnés présentent des propositions techniques et financières exécutoires, y compris un prix fixe et un calendrier.
   - Les propositions sont évaluées pour vérifier la conformité avec les critères techniques (y compris la qualité architecturale) et financiers.



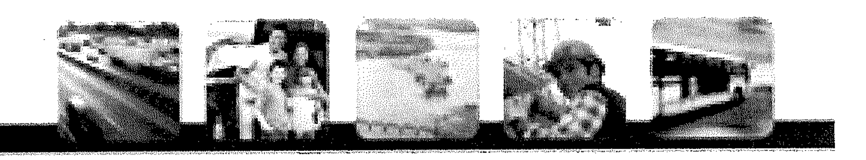
Séances d'information de l'industrie

- Des séances d'information sont prévues à l'hiver 2014 afin de tenir l'industrie informée du projet et des prochaines étapes.
  - Ces séances sont essentielles pour maintenir l'intérêt du marché envers le projet, ce qui maximisera la concurrence, garantira des soumissions de qualité supérieure et augmentera la valeur pour les contribuables.
  - Elles permettront en outre aux entreprises intéressées d'échanger et d'examiner les possibilités de mettre en place des partenariats.
- Les séances d'information auprès de l'industrie fourniront de plus amples renseignements sur des questions comme :
  - la portée du projet;
  - le calendrier détaillé et les principaux jalons;
  - la structure de financement du projet.
- Des séances avec des petites et moyennes entreprises seront également organisées pour promouvoir l'expertise locale et régionale.



Plan de la présentation

- **Échéancier du projet**



Échéancier du projet

Séance d'information relative au projet

Lancement des DDQ
Printemps 2014

Publication de la liste restreinte des soumissionnaires accédant à la phase des DDP
Début été 2014

Fin du processus de documentation pour l'approvisionnement et lancement des DDP
Été 2014

Atelier de réunions commerciales confidentielles

Choix du soumissionnaire préféré
Printemps 2015

Clôture du financement
Été 2015

Nouveau pont pour le St-Laurent ouvert en 2018

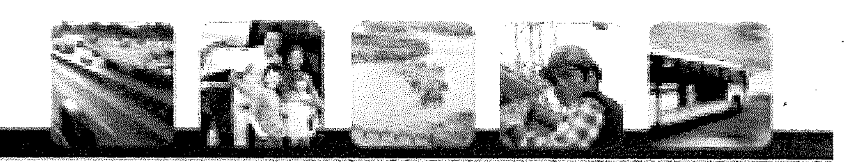
Achèvement des travaux
2020

Documentation pour l'approvisionnement
Hiver à été 2014

Phase des DDP
Été 2014 au printemps 2015

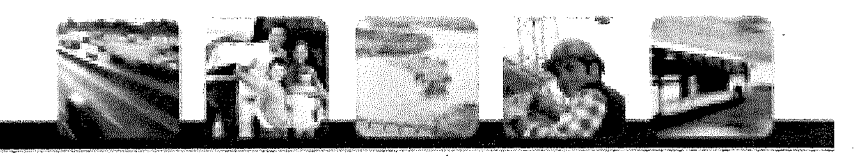
Phase de conception et de construction
Été 2015 à 2020

Phase opérationelle
2020 à 2050



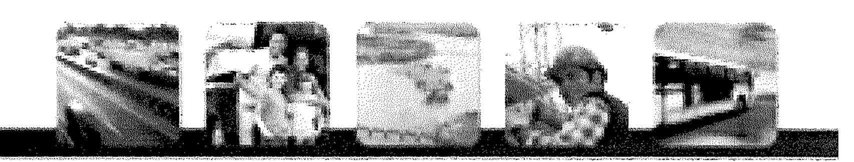
Plan de la présentation

- **Principaux enjeux**



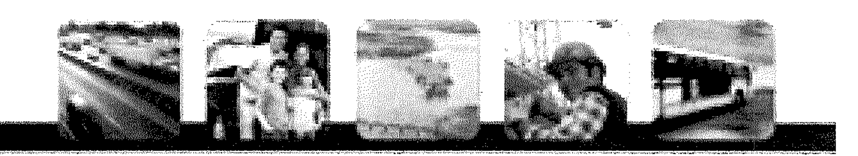
Qualité architecturale

- Des directives architecturales seront mises au point en collaboration avec un comité d'examen architectural.
  - Les directives peuvent porter sur des éléments comme la forme structurelle, l'éclairage, la vue vers le pont et à partir de celui-ci, etc.
- La conception sera élaborée par l'architecte de renommée internationale Poul Ove Jensen, appuyé par le cabinet montréalais Provencher Roy + Associés et des membres du milieu du design de Montréal.
  - Son rôle sera d'établir des directives claires que devront respecter les promoteurs.
- Les directives seront ajoutées aux documents d'approvisionnement et les soumissionnaires devront s'y conformer.
- Les directives seront rendues publiques au moment du lancement de la DDP; la conception définitive du pont sera rendue publique à la fin du processus de la DDP.



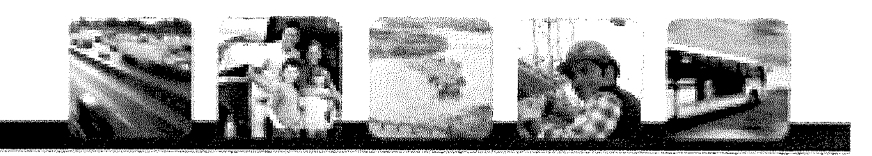
Transport en commun

- Le gouvernement du Canada a clairement précisé que le projet comprendrait des voies réservées au transport en commun.
- En juin 2013, le gouvernement du Québec a confirmé qu'un système léger sur rail constituait le mode de transport en commun privilégié pour le corridor.
- Le gouvernement du Canada travaille ainsi en étroite collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport et le ministère des Transports du Québec pour veiller à l'intégration d'un système léger sur rail.
- Le gouvernement du Canada fournira l'emprise pour le système léger sur rail dans le corridor du projet.
- Du financement fédéral pour le système léger sur rail est également offert dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada si le gouvernement du Québec souhaite accorder la priorité au projet.



Plan de la présentation

- **Gouvernance du projet**



Structure externe de gouvernance du projet

Équipe de projet intégrée
Transports Canada, PPP Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

- **Direction des politiques et des communications**
- **Direction technique**
- **Direction de l'approvisionnement**
- **Direction légale**

Comité-conseil des intervenants externes
- Transports Canada
- Ministère des Transports du Québec
- Agence métropolitaine de transport
- Infrastructure Québec
- Ville de Montréal
- Ville de Longueuil
- Ville de Brossard

Environnement et affaires autochtones
- Réunions et consultations externes

Qualité architecturale
- Comité d'examen architectural

Ingénierie et Intégration urbaine
- Groupe de travail A15
- Groupe de travail Rive-Sud
- Mobilité Montréal – Sous-comité Champlain
- Réunions et consultations externes

Transport en commun
- Groupe de travail - Critères de conception
- Groupe de travail - Aspects contractuels

Légende: Équipe de projet | Volets techniques | Intervenants externes



Pour de plus amples renseignements sur le projet, consulter la section du site Web de Transports Canada sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent

www.tc.gc.ca/nppsl

QUESTIONS AND ANSWERS
NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE

--ANNOUNCEMENT ON PROJECT NEXT STEPS--

SLIDE 4 - STRATEGIC IMPORTANCE OF THE CHAMPLAIN BRIDGE CORRIDOR

Q1. You now say that there are between 44 and 45 million crossings on the Champlain Bridge when previously a figure of 60 million was provided? Why the difference?

A1. It is very important to note that there are no permanent traffic counters on the Champlain Bridge, so estimates used previously relied on periodic, time-limited traffic counts from which annual extrapolations were calculated. Counting stations have recently been put into place in the Champlain Bridge corridor, which have allowed for a more refined, up-to-date estimate of traffic.

The best estimates we had at the time the information was provided were that traffic counts on the Champlain Bridge were close to 60 million crossings per year. However, we also know that traffic can vary year to year and is greatly influenced by the state of the economy and the costs of fuel.

Also, the figure of 60 million crossings was determined at a time when there were fewer maintenance and repair activities on the bridge. Construction of the Turcot interchange has also caused a decrease in traffic volumes along the corridor.

SLIDE 5 - BUSINESS CASE

Q2. Why did you announce that the project would be a PPP before receiving the results of the business case?

A2. When we announced the project, we indicated that a PPP was the preferred procurement option. The business case results confirm that a PPP is the preferred procurement option as it provides greater value for money and more time certainty, which is critical for getting the project completed under an accelerated schedule.

For infrastructure projects of the scale of the NBSL project, the PPP model provides clear benefits for both the government and taxpayers, including:

- A contractually binding commitment by the private sector to deliver the project at a pre-determined price, with meaningful penalties in case of contract defaults which provides financial certainty to the government; as well as

- Guarantees that the infrastructure will be well maintained for the duration of the concession period irrespective of future budget appropriations, which provides assurances that the infrastructure can continue to be functional for the full duration of its useful life.

These critical considerations drove the Government's decision to announce its preference for a PPP procurement.

With the business case, we now have evidence that demonstrates that the PPP model will provide value-for-money, compared to the traditional procurement method and it will therefore be the procurement method for the construction of the NBSL project.

Q3. What is the total value of all the contracts awarded so far?

A3. The contracts awarded to date are worth over $20 million (exact figure TBD).

SLIDE 7 - DISSEMINATION OF INFORMATION

Q4. Why did you say the business case would be released publicly when in fact it has not been made public?

A4. It is important to understand that the full business case cannot be made public as it would would jeopardize the competitive procurement process that will soon be launched.

Additional information, such as the contract amount, additional details regarding the value-for-money analysis and the final bridge design will be made public in due time, after the project agreement is signed with the private sector partner.

In the meantime, a presentation on many elements of the business case has been prepared and is available online in keeping with our commitment to transparency.

SLIDE 9 – PROJECT DRIVERS

Q5. Will environmental mitigation measures delay the construction of the bridge?

A5. No, they will not delay the construction of the project. We are committed to implementing the mitigation measures as part of the next phases of the project.

SLIDE 11 – PROJECT HIGHLIGHTS

Q6. Could the whole corridor be ready in 2018?

A6. Our analysis indicates that under the most likely scenario, the main span over the St. Lawrence would be ready by 2018 if the bridge is prioritized over the rest of the corridor. However, nothing prevents prospective bidders from developing proposals that target the completion of the whole corridor by 2018.

SLIDE 12 – PROJECT SCOPE

Q7. You say only surface Operation and Maintenance (O&M) of the Clément bridge will be part of the PPP scope? What about more onerous work? Who will be in charge?

A7. JCCBI will be in charge of the other O&M work.

SLIDE 13 – OUTSIDE OF SCOPE

Q8. Why isn't the demolition of the Champlain Bridge within the project scope?

A8. The demolition of the Champlain Bridge requires a different set of skills than the ones required for the construction of the new bridge and as such will be procured separately at a later time.

Furthermore, the price of steel (which the demolition companies could recycle from the Champlain Bridge and which would therefore impact the net cost of demolition) fluctuates over time. It is therefore difficult to estimate at this time what the cost of the bridge demolition would be as it is still many years away.

SLIDE 15 – PRELIMINARY DESIGN AND COSTING (ARUP)

Q9. Why wasn't a tunnel considered as one of the options?

A9. The tunnel option was dismissed following the prefeasibility study because of cost as well as operational considerations (complexity of fire evacuation procedures and procedures for the transport of dangerous goods).

SLIDE 20 - PREFERRED ALTERNATIVE

Q10. Why was the solution proposed by Quebec (a two-level bridge) not considered in the bridge design options? Why was a two-level bridge not selected as the preferred option?

A10. The solution proposed by the Government of Quebec is a multi-level option which was considered amongst the 13 preliminary design options assessed as part of the business case.

Multilevel options were dismissed during the preparation of the business case due to the additional complexity of the works on the approaches to the bridge, and the visual and environmental impact it would have on both île des Sœurs and the South Shore.

Initially during the development of the business case, a multilevel option was considered favourable. However during the design development, the connections at each end of a multilevel bridge made this solution much less interesting. The connections between the highway, the links to Bonaventure Expressway, and to the local roads on île des Sœurs became very complex, and very imposing upon adjacent residents and properties.

The highway would have been approximately 10m higher on île des Sœurs and this would have created a greater physical barrier between

the north and south side of the highway on île des Sœurs. As well, this added height presented additional air quality and noise management issues.

In addition, the costs associated with the multilevel bridge and the additional complications for the connections to the approach roads were deemed to be higher than for a single level solution.

This said, a bidder could submit a two-level bridge option if they believe it is the best way to meet the project's output and performance specifications.

Q11. What if the design is different from the 13 but is the lowest cost? Will it still win?

A11. The business case analysis has helped determine key requirements for the project which will need to be met in order for the proposal to be considered further in the evaluation process.

If a proposed design meets these requirements, other performance specifications, as well as the architectural directives, it will be considered in the evaluation process, even if it is different from one of the 13 designs examined during the preparation of the business case.

Q12. How will the winning design be chosen?

A12. The process to evaluate bids is still being developed.

Q13. What if a bidder does not submit the preferred option?

A13. There is no preferred option. Project design and performance criteria as well as architectural directives will be outlined in the procurement documents. If these requirements are not respected, the bid will be considered non-technically compliant and will therefore be dismissed.

Q14. Won't bidders just use the preferred design to increase their chances of winning?

A14. The procurement process will not favour designs that try to replicate exactly the preferred design. The mandatory design requirements will

be specified in a definition design which is technically compliant. Bidders' proposed designs will need to meet the requirements of the definition design in order to be considered further in the evaluation process.

SLIDE 21 – PROJECT COSTING

Q15. Is the total cost of the project still between $3 and $5 billion?

A15. The cost of the project will be known when the project bids are open. This said, the business case has provided us with more details on the project costs. However, as has already been said, these figures cannot be made public at this time to avoid jeopardizing the competitive procurement process that will soon be launched.

Q16. Since the project announcement, a $3 to $5 billion cost estimate has been suggested. You now say that you will not be providing any numbers. Is this not incoherent?

A16. Our cost estimates have been refined but the numbers cannot be made public at this time in order to protect the government's position vis-à-vis the competitive procurement process. The government is responsible for protecting the public interest and public funds. All the cost estimates prepared will be made public after the PPP Project Agreement has been signed.

Q17. How much is the federal contribution towards this project?

A17. It is too early to say. The federal contribution to this project will be determined once the request for proposal process is completed and the winning bid selected.

Q18. Is it true that the bridge will be more expensive because of the Seaway and the related fact that the bridge has to be higher?

A18. A minimum vertical clearance over the Seaway is required to allow the passage of ships and this does come with certain cost implications. These have always been factored in and this situation is no different from the A-30 bridge or the current Champlain Bridge when it was originally built.

Q19. Will the costs of the project increase due to acceleration?

A19. No, as any costs would be more than offset by savings related to maintenance costs on the existing Champlain Bridge.

SLIDE 22 – COST COMPARISONS

Q20. Why will the NBSL project cost so much when other bridges elsewhere in the world have been built for much less than the budget announced for the project?

A20. It is important to note that the NBSL project doesn't just include the new bridge for the St. Lawrence (3.4km), but will also include important highway work on île des Sœurs, a new île des Sœurs bridge (470m), as well as the reconstruction of 3km of elevated highway on the federal portion of highway 15.

In addition to the three highway lanes that will be rebuilt in each direction, the project also includes a transit-dedicated corridor to accommodate a light rail system, the preferred solution for the Government of Quebec.

It is also important to note that there are also numerous project constraints, such as the built-up environment and the relocation of public utilities. Also, considerable work will be required to ensure connections to provincial highways and municipal roads.

SLIDE 24 – TRAFFIC AND REVENUE FORECASTING

Q21. What will the toll rate be? Which toll rate scenarios are being considered? When will the toll rate be announced?

A21. It is too early to establish the toll rate. Additional studies and consultations will be completed prior to the establishment of a toll rate for the new bridge for the St. Lawrence. Several toll scenarios are being examined that are consistent with tolls in effect in the Montreal region and will be made public at a later date.

Q22. Why introduce tolls when the Government of Quebec and the cities do not share your position on this issue?

A22. We are prepared to discuss this issue with our partners. As you know, this project will be carried out under a public-private partnership and tolls will be introduced to minimize the cost to taxpayers, encourage public transit and favour the user-pay principle.

Q23. Will other federal bridges be tolled?

A23. At this moment, there is no plan to toll other federal bridges.

Q24. Is it true that over 30,000 vehicles per day could start using other bridges due to the tolls on the new bridge for the St. Lawrence?

A24. Our estimates indicate that some traffic diversion is indeed possible as a result of the introduction of tolls on the new bridge. However, data gaps contributed to forecasting limitations. Counting stations have been put into place in the Champlain Bridge corridor and further analysis will be undertaken before determining future toll rates and potential diversion.

SLIDE 29 – BUSINESS CASE RECOMMENDATION

Q25. When will the full version of the business case be made public?

A25. The business case contains confidential and commercially-sensitive information that could undermine the government's position vis-à-vis the procurement process. As is often done for large PPP infrastructure projects, additional information such as the contract amount, additional details on the value-for-money analysis and the final bridge design will only be made public in due time, after the project agreement is signed.

SLIDE 30 – VALUE-FOR-MONEY ANALYSIS

Q26. Why were different assumptions used in the value for money (VFM)?

A26. Financial markets fluctuate and the financial analysis prepared to support the project business case therefore needs to reflect the full range of scenarios that the Government of Canada should expect in its efforts to finance this mega-project.

Different assumptions and different scenarios help the Government of Canada to prepare responsibly for this project's procurement process in a sound and thorough manner.

Our objective is to make fiscally responsible decisions, which requires that we conduct thorough analysis with several scenarios in order to make the best decisions for taxpayers.

Q27. Why was there such a wide range in value for money (VFM)? What amount of money does this represent?

A27. The value-for-money analysis reflects the range of scenarios examined during the preparation of the business case, in particular the spread in the various project discount rates used to determine the project net present value under different scenarios.

For example, on a project of the magnitude of the NBSL, a difference of a few points in the discount rates can amount to several million dollars.

SLIDE 32 – PROCUREMENT PROCESS

Q28. Exactly how will the PPP private partner be chosen?

A28. The PPP partner will be selected after a rigorous open, fair and competitive procurement process that will start in spring 2014.

SLIDE 35 – PROJECT TIMELINES

Q29. When will the new bridge be in service?

A29. The Government of Canada is committed to have the new bridge for the St. Lawrence in service as soon as possible. Following an in-depth review of the timelines, Transport Canada concluded that it was possible to accelerate the in-service date of the new bridge by three years. The in-service date of the new bridge is therefore planned for 2018.

The other components of the project such as Autoroute 15 and the île des Sœurs Bridge will be completed by 2020 at the latest.

Q30. Exactly when in 2018 will the new bridge be in service?

A30. It is still too early to say exactly when in 2018 the new bridge will be in service. We are committed to have the new bridge in service as soon as possible and it will be in service in 2018. When the project agreement is signed in 2015, the private partner will be responsible for delivering the project before a fixed date and at a fixed cost.

Q31. What are the exact timelines?

A31. We will be launching the Request for Qualifications process for the PPP project in spring 2014, with the aim of selecting the winning bid and PPP partner by spring 2015.

Construction should start by summer 2015. The main span would be delivered by 2018 and the rest of the corridor will be ready by 2020.

Q32. Are you still on track for the 2018 timeline for the new bridge?

A32. On December 1, 2013, Minister Lebel indicated that the 2018 date was a guarantee. No efforts will be spared to meet the government's commitment on the delivery date of the main span.

In spring 2014, we will launch the procurement process to put in place a Public-Private Partnership for the design, construction, financing, operation and maintenance of the new bridge. In the procurement documents, the replacement of the Champlain Bridge by 2018 will be the priority component. The other components of the project will be completed by 2020.

Q33. When will you have a more precise in-service date for the new bridge?

A33. Additional details will be communicated as they become available.

Following the signing of the public-private partnership (PPP) project agreement, the private partner will be responsible for delivering the project before a fixed date and at a fixed cost.

Q34. We still don't see how the timelines have been cut from 2021 to 2018?

A34. A combination of things will help accelerate the project schedule. First, the award of the contract to Arup for engineering, technical support and coordination services allowed us to advance the procurement process by approximately one year. In addition, the procurement documentation will be clear that the construction of the new bridge is a priority and will need to be in service no later than 2018. The rest of the project will need to be built no later than 2020. Previously, the intention was to allow the future private partner to determine the construction phasing between the various components with an overall completion date of 2021.

Q35. What measures will be taken to accelerate the original timeline of 2021 to 2018?

A35. The awarding of a sole-source contract to Arup on October 18 allowed us to accelerate the initial timeline significantly, which will enable an earlier launch for the Request for Qualifications process.

Moreover, the procurement documents will specify that the replacement of the Champlain Bridge must be delivered as the first component of the corridor project and that it must be in service in 2018.

Within the framework of a PPP, the private partner guarantees an in-service date and would be financially penalized if it is late.

Q36. Why did you not accelerate in the first place?

A36. The original 2021 timeline presented was preliminary but our intention has always been to find ways to deliver the project as quickly as possible.

The revised, accelerated timeline announced by the Minister is grounded in solid analysis that was not available at the time of the original announcement. The work done as part of the business case and the preliminary engineering work that has taken shape over the past few months has informed the decision to accelerate, as well as the determination of the new date.

It is also important to note that project acceleration has required the sensitive decision to sole-source a significant contract, something that the government does not take lightly and that must be supported by compelling facts and arguments. The Buckland and Taylor report has provided definitive evidence that a new bridge would be needed sooner and the government is working hard to deliver the main span by 2018 and the rest of the corridor by 2020.

Q37. What is the difference between the Minnesota Bridge recently completed in 339 days and the new bridge for the St. Lawrence project?

A37. It is very important to note that while we have been referring to this project as the new bridge for the St. Lawrence, it is in fact an entire corridor that is being rebuilt, including not one but two bridges, along with highway approaches and a highway corridor on the île des Sœurs Bridge and the complete reconstruction of the federal portion of the A-15.

Abutment to abutment, the I-35W St. Anthony Falls Bridge is less than 380m (the new île des Sœurs Bridge alone is 470m).

No two projects are the same and while comparisons are important to establish benchmarks, they must be reasonable

Q38. Will acceleration compromise the safety of the new bridge?

A38. The safety and security of Canadians are a top priority for the Government of Canada. No corners can be cut when it comes to such an important infrastructure for the country's economy, but the process can be accelerated without any compromise to safety and quality. Close attention will be paid to maintaining the highest technical standards throughout the course of the project.

Q39. How can you provide assurances that government will respect its timelines?

A39. The Government of Canada has respected all of its deadlines to date with respect to the new bridge for St. Lawrence (NBSL) project. We completed the environmental assessment ahead of schedule and completed the business case on schedule. In the past several months, we have also launched a series of technical studies and have mobilized a sizable team of technical professionals needed to deliver the project quickly. These actions have demonstrated our ability to respect our deadlines and we are confident that our accelerated timeline will be respected.

Q40. Will acceleration result in contracting processes that are not fair or transparent?

A40. Canada will implement an open, fair, competitive and transparent contracting process based on a commercially accepted public-private partnership procurement approach and Public Works and Government Services Canada's (PWGSC) smart procurement principles.

It will be characterized by significant industry engagement, robust governance and the use of independent third parties, such as a fairness advisor. In addition, proponents will be required to meet PWGSC's integrity requirements.

Q41. Will rail still be possible if not built before the in-service date of the new bridge?

A41. Transport Canada will work closely with the Government of Quebec to determine the earliest that a light rail system can be implemented. The new bridge will be built in such a way that it will be technically feasible to integrate light rail transit at a later date and operate buses on an interim basis.

SLIDE 37 – ARCHITECTURAL QUALITY

Q42. What option did you choose to ensure architectural quality of the new bridge?

A42. As you know on May 14, the Government of Canada launched an initiative with the City of Montreal to ensure architectural quality in the design of the new bridge for the St. Lawrence. Stakeholders and local and international experts have been consulted as part of this initiative. A joint report on the conclusions demonstrates the feasibility of two options: the architecture competition and developing architectural directives.

Given the need to accelerate the project and launch the procurement process next spring, the architectural competition will simply not be possible. This is why we selected the architectural directives option.

Q43. What is this option?

A43. Over the course of the project to date, the experts we met with, including PPP and bridge specialists, were unanimous that the criteria must be clearly specified in the procurement documents to ensure architectural quality. Therefore, under this option, the government will provide architectural guidelines to the bidders.

To do this, the government will use the services of its consultant, Arup. Arup, as part of its mandate, has hired renowned architect Poul Ove Jensen, who has worked on some of the world's most notable bridge projects over his distinguished career.

Mr. Jensen will therefore work with the project team and community representatives to develop architectural directives to be included in the PPP procurement documents. The consortia involved in the project will be required to comply with these directives.

Q44. How will implementing this option affect the project cost?

A44. Implementing this option has no impact on project cost.

Q45. Who are the community representatives involved?

A45. We will have discussions with stakeholders in order to identify the best people to be involved in developing the directives.

Q46. Will Mr. Jensen work with local firms?

A46. Yes, as part of his mandate, Mr. Jensen will be collaborating with the Montreal firm Provencher & Roy.

Q47. Why wasn't an architectural competition organised sooner?

A47. Practice for architectural competitions dictate that information on the project's financial and technical aspects be known prior to launching a competition. Therefore, we couldn't organise a competition until we had finalized both the project business case and our environmental assessment.

SLIDE 38 – ARCHITECTURAL DIRECTIVES PROCESS

Q48. How will bidders be required to comply with the architectural directives?

A48. Architectural directives will first be developed and integrated into a reference design which is a visual representation of a project that integrates all of the Government of Canada's project specifications. Specific elements of this reference design will then be included in a more detailed definition design which will provide a graphic representation of the components of the project that bidders' proposals will need to comply with specifically in order to be considered technically compliant.

SLIDE 39 – PUBLIC TRANSIT

Q49. How much is being invested in public transit?

A49. As you know, transit is under the jurisdiction of the Government of Québec. Therefore, the Government of Quebec is better placed to answer this question. The Government of Canada's commitment is to construct a dedicated transit corridor and we will follow through on this commitment. That being said, the Government of Quebec could benefit from a financial contribution from the Government of Canada for a light-rail system as part of the new Building Canada plan announced in Budget 2013 – the Government of Quebec is invited to make a request to that effect.

It is important to note that the new plan includes a $53 billion commitment, including $47 billion in new funds for the next 10 years.

OTHER – CHAMPLAIN BRIDGE

Q50. Why did you not take the decision to replace the bridge before 2011?

A50. We do not want to dwell on the past. At this time, the priority is to ensure the safe operation of the Champlain Bridge and ensure it is replaced as soon as possible.

Since 2009, more than $400 million has been invested to ensure safety of the Champlain Bridge. We have always made sure that JCCBI has had the required funds to maintain safety of the structures it manages, and we will continue to do so until the new bridge is in service.

I became the Minister of Transport in May 2011 and announced that the Champlain Bridge would be replaced in October 2011. Since that time, a tremendous amount of work has been completed.

Q51. What would happen if other beams are similarly affected?

A51. The Champlain Bridge's beams are being closely monitored. JCCBI has ordered two replacement beams in the event another beam is similarly affected.

Q52. Will the Champlain Bridge be safe until 2018?

A52. As per the final Buckland & Taylor report, the bridge, in its current condition, provides an acceptable level of safety for bridge users, consistent with the requirements of the Canadian Highway Bridge Design Code. Therefore, the Champlain Bridge is safe. The Jacques-Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI) continuously monitors the condition of the bridge and, if required, would restrict traffic and take remedial actions as appropriate to ensure its continued safety.

Q53. How is the Champlain Bridge being monitored?

A53. JCCBI has instituted visual inspections of the problematic edge girders.

In addition, state-of-the-art instrumentation is deployed on the Champlain Bridge in order to monitor the behaviour of critical bridge elements in real-time, 24 hours a day, 7 days a week.

JCCBI also commissions inspections of the structures of the Champlain Bridge corridor. These in-depth inspections are conducted by independent private-sector engineers.

Q54. How much has been spent on the Champlain Bridge in recent years?

A54. The government has invested nearly $400 million to maintain the safety of the Champlain Bridge corridor in the past few years. We announced $212 million in Budget 2009 for a 10-year major repair program to be completed in 2018/19, $9.5 million in Budget 2010 for urgent repairs, and $158 million in Budget 2011 for various repairs to the Champlain Bridge corridor.

Q55. Are there emergency plans in place?

A55. JCCBI is responsible for developing emergency measures and contingency plans. As safety of the travelling public remains paramount, JCCBI would not hesitate to expeditiously restrict traffic on the bridge if required. The Corporation will continue to work with its partners to ensure effective contingency measures or plans are in place to provide an adequate response in the event of an unforeseen occurrence or lane restrictions or closures.

Q56. Is JCCBI working with other stakeholders in developing emergency and contingency plans?

A56. Yes, JCCBI always works closely with other stakeholders and transportation authorities, such as the Ministère des Transports du Québec, as it develops emergency and contingency plans.

JCCBI is one of 16 members of the "Mobility Montreal" partnership led by the Ministère des Transports du Québec which provides up-to-date information on roadwork and traffic conditions in the Greater Montreal area.

Q57. What is the life expectancy of the Champlain Bridge? Will there be a gap between the expiry date of the Champlain Bridge and the in-service date of the new bridge?

A57. Engineers cannot determine the exact life expectancy of the Champlain Bridge. However, as long as it is in service, the Champlain Bridge will remain safe. The Government of Canada will put the new bridge in service as soon as possible and take any necessary action to maintain the safety of the Champlain Bridge.

Q58. Have any new cracks been detected on the Champlain Bridge?

A58. No new cracks have been detected on the Champlain Bridge since the one discovered earlier this fall. The beam is now in place to support the problematic girder.

OTHER-JOINT PROJECT MANAGEMENT OFFICE PROPOSED BY THE GOVERNMENT OF QUEBEC

Q59. Do you support the Quebec government's proposal to implement a joint project office?

A59. The Government of Canada understands the importance of involving and consulting the Government of Quebec and local stakeholders throughout the project planning phase.

Since the project announcement in October 2011, we have established a robust governance structure that includes at a strategic level a stakeholder advisory committee, with membership from the *Ministère des Transports du Québec* (MTQ), *the Agence métropolitaine de transport* (AMT) and the cities of Montréal, Brossard and Longueuil. This committee meets on a regular basis to discuss the NBSL project, to hear the members' concerns and to obtain their feedback.

The governance structure also includes technical working groups, including one that focuses exclusively on the integration of the light rail system on the new bridge. Again, the MTQ and the AMT are well represented on this working group.

Since January 2012, dozens of meetings between TC and the Government of Quebec have taken place to advance the project and these meetings will continue.

We believe that this governance structure provides a very valuable and robust forum that allows for the full collaboration of the various orders of government involved.

OTHER-EXPROPRIATIONS

Q60. Will there be expropriations?

A60. It is too early to say. We will be better positioned to answer this question after further analysis is completed to determine the optimal road alignment.

OTHER-AWARDING THE CONTRACT TO ARUP

Q61. Who is Arup?

A61. Arup is an internationally-renowned firm of designers, planners, engineers, consultants and technical specialists offering a broad range of professional services. Arup is a wholly independent organisation owned in trust for the benefit of its employees. This multidisciplinary firm was founded in 1946 and led the structural design of projects such as the Sydney Opera House and the Beijing 2008 Olympics Aquatic Centre.

In Canada, Arup headed the detailed design of Autoroute 30 project outside Montreal, which was carried out through a public-private partnership. This firm also worked with PricewaterhouseCoopers (PwC) as a bridge specialist for the business case for the new bridge for the St. Lawrence.

Q62. How can you justify granting a sole-source contract of this value to Arup?

A62. In light of the level of risk highlighted in the Buckland & Taylor report published on October 2, 2013, measures had to be taken to close the gap between the lifespan of the existing Champlain Bridge and the initially-planned in-service date of 2021 for the new bridge. Consequently, Transport Canada had to re-evaluate the project timeline to find potential time savings and asked PWGSC to consider ways to accelerate the procurement of engineering services required as part of the project planning and to prepare the tender for the bridge replacement project.

PWGSC determined that the sole-source contract will allow TC to save approximately six months in the drafting of the procurement documents related to the construction of the new bridge for the St. Lawrence.

Given Arup had already worked on the preliminary design of the new bridge as the bridge expert working as a subcontractor for PricewaterhouseCooper, the firm was ideally positioned to undertake the design and engineering works required under an accelerated timeline.

Q63. What work will Arup do?

A63. The work will involve professional bridge engineering services, highway and traffic engineering, as well as coordination services for the management of the new bridge for the St. Lawrence project, including development (15% to 20%) of preliminary technical design requirements for use in the PPP procurement documents, such as the number of lanes, the minimum and maximum heights, the width and configuration of lanes, requirements resulting from the environmental assessment, architectural quality, toll infrastructure, and maintenance and operations requirements.

Q64. What has Arup already done for the NBSL project?

A64. Arup provided bridge and road technical expertise to PricewaterhouseCoopers in the development of the NBSL business

case. One of the firm's tasks is analyzing and estimating the cost of 13 bridge configuration options, including a two-deck bridge configuration where public transit would use one deck and automobile traffic would use the other.

Q65. How many other sole source contracts have been awarded since the beginning of the NBSL project?

A65. Only two other sole source contracts have been awarded to date.

The first is a sole source contract to Hydro-Québec to undertake a feasibility study regarding the possible relocation of their power lines that may be required for the project. Hydro-Québec is the only entity that has the expertise and authority to undertake studies in regards to the electrical power lines that they own.

The second is a sole source contract in the amount of $15,000 with architect Alain Fournier to provide expert architectural consulting services as part of the process undertaken with the City of Montreal to develop options for ensuring the architectural quality of the new bridge.

NO 2071**QUESTIONS ET RÉPONSES**
NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

--ANNONCE SUR LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET--

DIAPOSITIVE 4 – IMPORTANCE STRATÉGIQUE DU CORRIDOR DU PONT CHAMPLAIN

Q1. Vous dites à présent qu'entre 44 et 45 millions de véhicules empruntent le pont Champlain alors qu'auparavant vous disiez que 60 millions de véhicules l'empruntaient. Qu'est-ce qui explique cette différence?

R1. Il est très important de noter qu'il n'existe aucun comptage de la circulation permanent sur le pont Champlain, de sorte que les estimations utilisées précédemment ont été fondées sur des comptages de la circulation sporadiques et limités dans le temps, lesquels ont servi à effectuer des extrapolations annuelles. Des stations de comptage ont été installées récemment dans le corridor du pont Champlain, ce qui a permis une estimation plus précise et à jour.

Les meilleures estimations dont nous disposions au moment de la diffusion des renseignements indiquaient que le trafic annuel sur le pont Champlain était de près de 60 millions de véhicules par année, mais nous savons aussi que la circulation peut varier d'une année à l'autre et qu'elle est grandement influencée par la situation économique et le coût du carburant.

De plus, les estimés de 60 millions de véhicules par année ont été déterminés alors qu'il y avait moins de travaux de construction sur le pont. Les travaux de construction sur l'échangeur Turcot ont également entraîné une baisse de la circulation le long du corridor.

DIAPOSITIVE 5 – DOSSIER D'AFFAIRES

Q2. Pourquoi avez-vous annoncé que le projet serait un partenariat public-privé (PPP) avant de recevoir les résultats du dossier d'affaires?

R2. Lorsque nous avons annoncé le projet, nous avons indiqué que le PPP était l'option d'approvisionnement privilégiée. Les résultats du dossier

d'affaires confirment la supériorité de l'option d'approvisionnement privilégiée, car celle-ci permet une meilleure optimisation des ressources et offre plus de précision par rapport au calendrier d'exécution, ce qui est essentiel afin de réaliser le projet selon un échéancier accéléré.

Pour ce qui est des projets d'infrastructure de l'envergure du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL), le modèle PPP procure des avantages indéniables au gouvernement et aux contribuables, notamment :

- un engagement contractuel obligeant le secteur privé à réaliser l'infrastructure à un prix préétabli, avec des sanctions significatives en cas de non-respect des modalités du contrat, ce qui offre une certitude financière au gouvernement;

- des garanties que l'infrastructure sera bien entretenue pour la durée de la période de concession indépendamment des crédits budgétaires futurs, ce qui assure une infrastructure fonctionnelle pour la durée entière de son cycle de vie utile.

Ces considérations financières importantes ont motivé l'annonce du gouvernement relative à sa décision d'opter pour un PPP.

Avec le dossier d'affaires, nous avons maintenant la preuve que le modèle PPP offre une optimisation des ressources, comparativement au mode traditionnel d'approvisionnement. Ce modèle constituera donc la méthode d'approvisionnement pour la construction du projet du NPSL.

Q3. Quelle est la valeur totale de l'ensemble des contrats attribués à ce jour?

R3. Les contrats attribués à ce jour sont évalués à plus de 20 millions de dollars (donnée exacte, à déterminer).

DIAPOSITIVE 7 – DIFFUSION DE L'INFORMATION

Q4. Pourquoi avez-vous indiqué que le dossier d'affaires serait diffusé publiquement, alors qu'en fait il n'a pas été rendu public?

R4. Il est important de comprendre que l'intégralité du dossier d'affaires ne peut être rendue publique, car cela compromettrait le processus d'approvisionnement concurrentiel qui sera bientôt lancé.

Des renseignements supplémentaires, comme le montant du contrat, des détails additionnels concernant l'analyse de l'optimisation des ressources et la configuration définitive du pont, seront rendus publics en temps opportun, une fois l'accord de projet signé.

Entre-temps, un exposé sur de nombreux éléments du dossier d'affaires a été préparé et peut être consulté en ligne, conformément à notre engagement en matière de transparence.

DIAPOSITIVE 9 – MOTEURS DU PROJET

Q5. Les mesures d'atténuation des effets sur l'environnement retarderont-elles la construction du pont?

R5. Non, elles ne retarderont pas la construction du pont. Nous sommes engagés à mettre en œuvre les mesures d'atténuation durant les prochaines phases du projet.

DIAPOSITIVE 11 – FAITS SAILLANTS DU PROJET

Q6. Est-il possible que tout le corridor soit prêt en 2018?

R6. Notre analyse révèle que, selon le scénario le plus probable, la travée principale enjambant le Saint-Laurent pourrait être prête d'ici 2018, si on accorde une plus grande priorité au pont par rapport au reste du corridor. Toutefois, rien n'empêche les soumissionnaires éventuels à élaborer des propositions qui visent l'achèvement de tout le corridor d'ici 2018.

DIAPOSITIVE 12 – PORTÉE DU PROJET

Q7. Vous dites que seuls les travaux d'entretien et d'exploitation (E et E) liés au transport terrestre sur le pont Clément feront partie de la portée du PPP. Qu'en est-il des travaux plus coûteux? Qui en sera chargé?

R7. La société PJCCI sera chargée des autres travaux de E et E.

DIAPOSITIVE 13 – HORS DE LA PORTÉE

Q8. Pourquoi la démolition du pont Champlain est-elle exclue de la portée du projet?

R8. La démolition du pont Champlain nécessite des compétences différentes de celles requises pour la construction du nouveau pont et fera l'objet d'un processus d'approvisionnement séparé à une date ultérieure.

De plus, le prix de l'acier (les entreprises de démolition pourraient recycler celui du pont Champlain, ce qui pourrait ainsi avoir une incidence sur le coût net des travaux de démolition) fluctue au fil du temps. Par conséquent, il est difficile d'évaluer aujourd'hui à combien s'élèverait le coût des travaux de démolition étant donné que ces activités n'auront pas lieu avant de nombreuses années.

DIAPOSITIVE 15 – CONCEPTION PRÉLIMINAIRE ET ÉTABLISSEMENT DES COÛTS (ARUP)

Q9. Pourquoi un tunnel n'a-t-il pas été considéré comme l'une des options possibles?

R9. L'option d'un tunnel a été rejetée à la suite de l'étude de préfaisabilité, en raison des coûts et des facteurs opérationnels (complexité des procédures d'évacuation en cas d'incendie et des procédures pour le transport des marchandises dangereuses).

DIAPOSITIVE 20 – SOLUTION DE RECHANGE PRIVILÉGIÉE

Q10. Pourquoi la solution proposée par le gouvernement du Québec (un pont à deux niveaux) n'a-t-elle pas été examinée dans les options de conception du pont? Pourquoi le pont à deux niveaux n'a-t-il pas été retenu en tant qu'option privilégiée?

R10. La solution proposée par le gouvernement du Québec est une option à plusieurs niveaux qui a fait partie des 13 options de conception préliminaire évaluées dans le cadre du dossier d'affaires.

Les options à plusieurs niveaux ont été rejetées durant la préparation du dossier d'affaires en raison de la complexité supplémentaire associée aux travaux sur les approches du pont, et de leurs répercussions visuelles et environnementales sur l'île des Sœurs et la Rive-Sud.

Au départ, lors de l'élaboration du dossier d'affaires, l'option à plusieurs niveaux était considérée comme étant favorable. Toutefois, à l'étape de l'élaboration du concept, les raccordements à chaque extrémité du pont à plusieurs niveaux ont rendu cette solution beaucoup moins intéressante. Les raccordements entre l'autoroute, les liens vers l'autoroute Bonaventure et les routes locales sur l'île des Sœurs sont devenus très complexes et très imposants pour les propriétés et les résidents des secteurs adjacents.

L'autoroute aurait été environ 10 m plus haut sur l'île des Sœurs, et cela aurait créé un plus grand obstacle physique entre le nord et le sud de l'autoroute sur l'île des Sœurs. De plus, cette hauteur ajoutée présentait de nouveaux enjeux relatifs à la gestion du bruit et de la qualité de l'air.

En outre, les coûts associés au pont à plusieurs niveaux et aux complications additionnelles concernant les raccordements aux routes d'accès ont été jugés plus élevés qu'une solution à un seul niveau.

Cela dit, un soumissionnaire pourrait tout de même présenter une option de pont à deux niveaux s'il croit qu'il s'agit de la meilleure façon d'atteindre l'objectif du projet et les spécifications de rendement.

Q11. Qu'arrivera-t-il si le concept est différent des 13 autres évalués, mais qu'il s'agit de l'option au prix le plus bas? Ce concept pourrait-il être retenu?

R11. L'analyse du dossier d'affaires a permis de déterminer les principales exigences du projet qui doivent être respectées pour que la proposition soit prise en compte dans le processus d'évaluation.

Si un concept proposé respecte ces exigences, d'autres spécifications de rendement et les directives architecturales, il sera pris en compte dans le processus d'évaluation, même s'il est différent des 13 concepts examinés lors de la préparation du dossier d'affaires.

Q12. Comment le concept gagnant sera-t-il choisi?

R12. Le processus d'évaluation des soumissions est en cours d'élaboration.

Q13. Qu'arrivera-t-il si l'option présenté par un soumissionnaire ne correspond pas à l'option privilégiée?

R13. Il n'y a pas d'option privilégiée. Le concept du projet, les critères de rendement ainsi que les directives architecturales seront décrits dans les documents d'approvisionnement. Si ces exigences ne sont pas respectées, la soumission sera jugée non conforme sur le plan technique et sera rejetée.

Q14. Ne suffit-il pas aux soumissionnaires d'utiliser le concept privilégié pour augmenter leurs chances d'être choisis?

R14. Le processus d'approvisionnement ne favorisera pas les concepts qui reproduisent exactement le concept privilégié. Les exigences obligatoires en matière de conception seront définies dans un concept de définition conforme sur le plan technique. Les concepts proposés par les soumissionnaires devront respecter les exigences du concept de définition pour être pris en considération dans le processus d'évaluation.

DIAPOSITIVE 21 – ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DU PROJET

Q15. Le coût total du projet se situe-t-il toujours entre 3 et 5 milliards de dollars?

R15. Le coût du projet sera connu lorsque l'appel d'offres du projet sera ouvert. Cela dit, le dossier d'affaires nous a fourni de plus amples

renseignements sur les coûts du projet. Cependant, comme cela a déjà été mentionné, ces données ne peuvent être rendues publiques pour le moment, car elles pourraient nuire au processus d'approvisionnement concurrentiel qui sera bientôt lancé.

Q16. Depuis l'annonce du projet, une estimation des coûts de 3 à 5 milliards de dollars a été suggérée. Vous dites maintenant que vous ne fournirez plus de montant. Cela vous semble cohérent?

R16. Nos estimations des coûts ont été ajustées, mais les montants ne peuvent être rendus publics pour le moment afin de protéger la position du gouvernement par rapport au processus d'approvisionnement concurrentiel. Le gouvernement possède une responsabilité financière et doit agir de manière à protéger l'intérêt public et les fonds publics. Toutes les estimations des coûts préparées seront rendues publiques, une fois l'accord de projet PPP signé.

Q17. À combien s'élève la contribution fédérale à l'égard de ce projet?

R17. Il est trop tôt pour le dire. La contribution du gouvernement fédéral au projet sera déterminée une fois que le processus de demande de propositions sera terminé et que la soumission aura été choisie.

Q18. Est-il vrai que la construction du pont sera plus coûteuse en raison de la Voie maritime et du fait que le pont doit être plus élevé?

R18. Un dégagement vertical minimal au-dessus de la Voie maritime est requis pour permettre le passage des navires et cela comporte certaines conséquences financières. Ces facteurs ont toujours été pris en considération, et cette situation ne diffère en rien de celle du pont de l'autoroute 30 ou de l'actuel pont Champlain au moment de sa construction.

Q19. L'accélération de la construction entraînera-t-elle une augmentation des coûts?

R19. Non, car tout coût serait plus que compensé par les économies reliées aux coûts d'entretien du pont Champlain.

DIAPOSITIVE 22 – COMPARAISONS DE COÛTS

Q20. Pourquoi est-ce que le projet du NPSL coûtera-t-il si cher alors que d'autres ponts à travers le monde ont été construits pour une somme moindre que le budget annoncé pour ce projet?

R20. Il est important de noter que le projet du NPSL ne se limite pas au nouveau pont pour le Saint-Laurent (3,4 km), mais qu'il comprend également des travaux autoroutiers importants sur l'île des Sœurs, le nouveau pont de l'île des Sœurs (470 m), ainsi que la reconstruction de 3 km d'autoroute surélevée sur la partie fédérale de l'A-15.

En plus des 3 voies autoroutières qui seront construites dans chaque direction, le projet inclut un corridor dédié exclusivement au transport en commun qui devra satisfaire aux exigences du système léger sur rail (SLR), la solution privilégiée du gouvernement du Québec.

Il faut également noter que de nombreuses contraintes s'ajoutent au projet, tel que le milieu bâti dans lequel le projet s'insère ainsi que le déplacement de nombreux services publics. Il est aussi important de souligner qu'un travail important sera nécessaire afin d'assurer le raccordement aux tronçons autoroutiers provinciaux et aux routes municipales.

DIAPOSITIVE 24 – PRÉVISIONS D'ACHALANDAGE ET DE REVENUS

Q21. À combien s'élèveront les droits de péage? Quels sont les scénarios de péage envisagés? À quel moment les droits de péage seront-ils annoncés?

R21. Il est trop tôt pour le dire. D'autres études et consultations seront réalisées avant l'établissement des droits de péage pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent. Plusieurs scénarios de péage sont examinés pour s'assurer qu'ils s'harmonisent aux péages en vigueur dans la région de Montréal, et ils seront rendus publics à une date ultérieure.

Q22. Pourquoi imposer des péages alors que le gouvernement du Québec et les villes ne partagent pas votre position sur cette question?

R22. Nous sommes disposés à discuter de cette question avec nos différents partenaires. Comme vous le savez déjà, le projet sera réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé et des péages seront imposés pour réduire au minimum les coûts pour les contribuables, favoriser le transport collectif et favoriser le principe de « l'utilisateur-payeur ».

Q23. Des droits de péage seront-ils imposés sur d'autres ponts fédéraux?

R23. Pour le moment, il n'est pas prévu d'imposer des droits de péage sur d'autres ponts fédéraux.

Q24. Est-il vrai que plus de 30 000 véhicules par jour pourraient commencer à emprunter d'autres ponts à la suite de l'imposition de droits de péage sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent?

R24. Nos estimations indiquent que certains détournements de la circulation sont effectivement attendus à la suite de l'imposition des droits de péage. Toutefois, les écarts entre les données ont contribué aux limites des prévisions. Des postes de comptage ont été mis en place sur le corridor du pont Champlain, et des analyses approfondies seront menées avant de déterminer les futurs droits de péage et les détournements possibles.

DIAPOSITIVE 29 – RECOMMANDATION DANS LE CADRE DU DOSSIER D'AFFAIRES

Q25. À quel moment la version complète du dossier d'affaires sera-t-elle rendue publique?

R25. Le dossier d'affaires comporte des renseignements de nature confidentielle et délicate qui pourraient nuire à la position du gouvernement par rapport au processus d'approvisionnement. Comme c'est souvent le cas avec les grands projets d'infrastructure PPP, des renseignements supplémentaires, comme le montant du contrat, des détails additionnels sur l'analyse de l'optimisation des ressources et la configuration définitive du pont, seront seulement rendus publics en temps opportun, une fois l'accord de projet signé.

DIAPOSITIVE 30 – ANALYSE DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES

Q26. Pourquoi différentes hypothèses ont-elles été utilisées dans le cadre de l'optimisation des ressources?

R26. Les marchés financiers fluctuent et l'analyse financière préparée pour appuyer le dossier d'affaires du projet doit tenir compte de la diversité des scénarios auxquels le gouvernement du Canada devrait s'attendre dans ses efforts pour financer ce mégaprojet.

Les différentes hypothèses et les divers scénarios permettent au gouvernement du Canada de se préparer de façon responsable et de manière judicieuse et rigoureuse au processus d'approvisionnement de ce projet.

Notre objectif consiste à prendre des décisions responsables sur le plan financier, ce qui nous oblige à effectuer une analyse approfondie de plusieurs scénarios afin de prendre les meilleures décisions pour les contribuables.

Q27. Pourquoi y avait-il un si grand écart dans l'optimisation des ressources? Quelle somme d'argent cela représente-t-il?

R27. L'analyse de l'optimisation des ressources tient compte des divers scénarios examinés lors de la préparation du dossier d'affaires, en particulier l'écart entre les divers taux d'actualisation de projet utilisés pour déterminer la valeur actualisée nette selon différents scénarios.

Par exemple, dans le cadre d'un projet de l'envergure du NPSL, un écart de quelques points dans les taux d'actualisation peut s'élever à plusieurs millions de dollars.

DIAPOSITIVE 32 – PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT

Q28. Quels sont les critères exacts de sélection du partenaire privé dans le cadre d'un PPP?

R28. Le partenaire dans le cadre d'un PPP sera choisi à la suite d'un processus d'approvisionnement concurrentiel rigoureux, ouvert, et équitable qui débutera au printemps 2014.

DIAPOSITIVE 35 – CALENDRIER

Q29. Quand le nouveau pont sera-t-il mis en service?

R29. Le gouvernement du Canada s'est engagé à mettre en service le nouveau pont pour le Saint-Laurent dès que possible. Après un examen minutieux du calendrier, Transports Canada a conclu qu'il était possible d'avancer de trois ans la date de mise en service du nouveau pont. Il devrait donc être mis en service en 2018.

Les autres volets du projet, comme l'autoroute 15 et le pont de l'île des Sœurs, seront achevés d'ici 2020 au plus tard.

Q30. Quand exactement en 2018 le nouveau pont sera-t-il mis en service?

R30. Il est encore trop tôt pour le dire. Je peux vous assurer que nous comptons sur une mise en service dès que possible et que ce sera en 2018. À la signature de l'accord de projet en 2015, le partenaire du secteur privé aura la responsabilité de réaliser le projet avant une date fixée et selon un coût fixe.

Q31. Quelles sont les échéances exactes?

R31. Nous lancerons le processus de demande de qualifications pour le projet PPP au printemps 2014, afin de choisir la soumission et le partenaire PPP d'ici le printemps 2015.

Les travaux de construction devraient débuter d'ici l'été 2015. La travée principale devrait être réalisée d'ici 2018 et le reste du corridor d'ici 2020.

Q32. Êtes-vous toujours sur la bonne voie en ce qui concerne l'échéance de 2018 pour le nouveau pont?

R32. Le 1er décembre 2013, le ministre Lebel a garanti que l'échéance de 2018 serait respectée. Aucun effort ne sera ménagé pour respecter l'engagement du gouvernement concernant la date d'achèvement de la travée principale.

Au printemps 2014, nous lancerons le processus d'approvisionnement afin de mettre sur pied un partenariat public-privé pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du nouveau pont. Dans les documents d'approvisionnement, le remplacement du pont Champlain d'ici 2018 s'avérera la composante prioritaire. Les autres composantes du projet seront réalisées d'ici 2020.

Q33. Quand aurez-vous une date de mise en service plus précise pour le nouveau pont?

R33. D'autres détails seront communiqués à mesure que nous les aurons.

Après la signature de l'accord de projet en 2015, le partenaire du secteur privé aura la responsabilité de réaliser le projet avant une date fixée et selon un coût fixe.

Q34. Nous ne comprenons toujours pas comment l'échéance est passée de 2021 à 2018?

R34. Une combinaison de facteurs permettra d'accélérer l'échéance du projet. Premièrement, l'octroi du contrat à Arup pour ce qui est de l'ingénierie, du soutien technique et des services de coordination nous a permis de faire avancer le processus d'approvisionnement d'environ un an. De plus, les documents d'approvisionnement préciseront que la construction du nouveau pont est prioritaire et que ce dernier doit être mis en service au plus tard en 2018. Le reste du projet devra être réalisé d'ici 2020. Auparavant, le but était de permettre au futur partenaire privé de déterminer les phases de construction entre les diverses composantes en ayant comme date générale d'achèvement l'année 2021.

Q35. Quelles mesures prendra-t-on pour ramener le calendrier original de 2021 à 2018?

R35. L'attribution, le 18 octobre, d'un contrat à fournisseur unique à Arup nous a permis de raccourcir considérablement le calendrier initial, ce qui permettra un lancement plus tôt que prévu du processus de demande de qualifications.

De plus, les documents d'approvisionnement préciseront que le pont remplaçant le pont Champlain doit être livré comme premier volet du projet de corridor et qu'il doit être mis en service en 2018.

Dans le cadre d'un PPP, le partenaire du secteur privé garantit une date de mise en service et il serait lourdement pénalisé sur le plan financier en cas de retard.

Q36. Pourquoi ne pas avoir accéléré l'échéance dès le départ?

R36. L'échéance de 2021 initialement présentée était préliminaire, mais notre intention a toujours été de trouver des moyens de réaliser le projet aussi rapidement que possible.

L'échéance révisée et accélérée annoncée par le ministre s'appuie sur une analyse solide qui n'était pas disponible au moment de l'annonce initiale. Les travaux effectués dans le cadre du dossier d'affaires et les travaux d'ingénierie préliminaires qui ont pris forme au cours des derniers mois ont guidé la décision relative à l'accélération ainsi qu'au choix de la nouvelle date.

Il est également important de noter que l'accélération de l'exécution du projet a nécessité la prise d'une décision de nature délicate, c.-à-d. d'offrir un contrat important à un fournisseur unique, qui n'est pas prise à la légère par le gouvernement et qui doit être appuyée par des faits et arguments probants. Le rapport préparé par Buckland & Taylor a fourni des preuves concluantes selon lesquelles un nouveau pont serait requis plus tôt, et l'objectif du gouvernement consiste à déployer tous les efforts nécessaires pour achever la travée principale d'ici 2018 et le reste du corridor d'ici 2020.

Q37. Quelle est la différence entre le pont du Minnesota récemment achevé en 339 jours et le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent?

R37. Il est très important de noter que même si nous nous référons au projet comme étant le nouveau pont pour le Saint-Laurent, il s'agit en fait d'un corridor entier à reconstruire comprenant non pas un, mais bien deux ponts ainsi que des accès routiers et un corridor routier sur

l'île des Sœurs, ainsi que la reconstruction entière de la portion fédérale de l'autoroute 15.

D'une culée à l'autre, le pont St. Anthony Falls sur l'I-35 O mesure moins de 380 m (le nouveau pont de l'île des Sœurs à lui seul mesure 470 m).

Chaque projet est différent et même si les comparaisons sont importantes pour établir des repères, elles doivent être raisonnables.

Q38. L'accélération de la construction compromettra-t-elle la sécurité du nouveau pont?

R38. La sécurité et la sûreté des Canadiens est une priorité absolue du gouvernement du Canada. Il n'est pas question de couper les coins ronds quand il y va d'une infrastructure aussi importante pour l'économie du pays, mais le processus peut être accéléré sans faire de compromis sur la sécurité et la qualité. Nous veillerons de près à ce que les normes techniques les plus élevées soient respectées tout au long du projet.

Q39. Pouvez-vous garantir que le gouvernement respectera l'échéancier?

R39. Jusqu'à présent, le gouvernement du Canada a respecté toutes ses échéances relatives au projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL). Nous avons terminé l'évaluation environnementale plus tôt que prévu, et nous avons terminé le dossier d'affaires selon les prévisions. Au cours des derniers mois, nous avons également initié une série d'études techniques et nous avons mobilisé une importante équipe de professionnels techniques requis pour réaliser le projet rapidement. Ces actions ont démontré notre capacité à respecter nos échéanciers et nous sommes confiants que le calendrier accéléré sera respecté.

Q40. L'accélération de la construction ne risque-t-elle pas d'avoir pour résultat des processus de passation de contrats moins équitables et transparents?

R40. Le Canada mettra en œuvre un processus de passation de contrats ouvert, équitable et transparent qui repose sur une approche d'approvisionnement PPP acceptable d'un point de vue commercial et sur les principes d'approvisionnement éclairés de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC).

Il sera caractérisé par une consultation importante de l'industrie, une solide gouvernance et le recours à des tierces parties indépendantes, comme un conseiller en équité. De plus, les soumissionnaires seront tenus de respecter les exigences d'intégrité de TPSGC.

Q41. Le rail sera-t-il encore possible s'il n'est pas construit avant la date d'entrée en service du nouveau pont?

R41. Transports Canada travaillera en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec afin de déterminer quand un système léger sur rail pourra être aménagé au plus tôt. Le nouveau pont sera construit de sorte qu'il sera possible d'un point de vue technique d'intégrer un tel système à une date ultérieure et d'utiliser des autobus en attendant.

DIAPOSITIVE 37 – QUALITÉ ARCHITECTURALE

Q42. Quelle option privilégiez-vous pour assurer la qualité architecturale du nouveau pont?

R42. Comme vous savez, le 14 mai dernier, le gouvernement du Canada a adopté de concert avec la Ville de Montréal une démarche pour assurer la qualité architecturale dans la conception du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Des experts locaux et internationaux ainsi que les parties prenantes ont été consultés dans le cadre de cette démarche. Un rapport conjoint traitant des conclusions démontre la faisabilité de deux options : le concours d'architecture et le développement de directives architecturales.

Étant donné la nécessité d'accélérer le projet et de lancer le processus d'approvisionnement dès le printemps prochain, le concours d'architecture ne s'avère tout simplement pas possible. C'est pour cette raison que nous privilégions l'option « directives architecturales ».

Q43. En quoi consiste cette option?

R43. Jusqu'à maintenant au cours du projet, les experts rencontrés, y compris les spécialistes en PPP et en ponts, ont été unanimes sur le fait que des critères doivent être prescrits clairement dans les documents d'approvisionnement pour assurer une qualité architecturale. À la lumière de cette option, le gouvernement communiquera aux soumissionnaires des lignes directrices architecturales.

Pour y arriver, le gouvernement bénéficiera de l'appui de son consultant, Arup, qui dans le cadre de son mandat, a retenu les services de l'architecte de renom Poul Ove Jensen. Celui-ci a travaillé sur certains des plus grands projets relatifs à la construction de ponts au niveau mondial au cours de sa brillante carrière.

M. Jensen travaillera donc avec l'équipe de projet et des représentants de la collectivité afin d'élaborer des directives architecturales qui seront intégrées aux documents d'approvisionnement pour le PPP. Les consortiums intéressés par le projet seront tenus de se conformer à ces directives.

Q44. Quel sera l'impact de la mise en œuvre de cette option sur le coût du projet?

R44. La mise en œuvre de cette option n'a pas d'incidence sur le coût du projet.

Q45. Quelles sont les personnes de la collectivité qui participeront à l'élaboration des directives?

R45. Nous aurons des discussions avec les parties prenantes afin de trouver les personnes les plus qualifiées pour participer à l'élaboration des directives.

Q46. Est ce que M. Jensen travaillera avec des entreprises locales?

R46. Oui, dans le cadre de son mandat, M. Jensen collaborera avec la firme montréalaise Provencher et Roy.

Q47. Pourquoi ne pas avoir organisé un concours d'architecture avant?

R47. Dans le cadre d'un concours d'architecture, les renseignements relatifs aux aspects financiers et techniques du projet doivent avoir été fournis avant le lancement du concours. Nous ne pouvions donc organiser un concours tant et aussi longtemps que nous n'avions pas finalisé, d'une part, notre dossier d'affaires du projet et, d'autre part, notre évaluation environnementale.

DIAPOSITIVE 38 – PROCESSUS DES DIRECTIVES ARCHITECTURALES

Q48. Que devront faire les soumissionnaires pour se conformer aux directives architecturales?

R48. Des directives architecturales seront d'abord élaborées et intégrées à un concept de référence, c'est-à-dire une représentation visuelle d'un projet qui comporte toutes les spécifications de projet du gouvernement du Canada. Des éléments précis de ce concept de référence seront ensuite inclus dans le concept de définition plus détaillé qui fournira une représentation graphique des composantes du projet auxquelles devront spécifiquement se conformer les propositions des soumissionnaires afin d'être considérées comme conformes sur le plan technique.

DIAPOSITIVE 39 – TRANSPORT EN COMMUN

Q49. Quel est le montant investi dans le transport en commun?

R49. Comme vous le savez, le transport en commun relève de la compétence du gouvernement du Québec. Par conséquent, le gouvernement du Québec est mieux placé pour répondre à cette question. Le gouvernement du Canada s'est engagé à construire un couloir réservé au transport en commun, et nous donnerons suite à cet engagement. Cela dit, le gouvernement du Québec pourrait profiter d'une contribution financière du gouvernement du Canada pour un système léger sur rail dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada annoncé dans le budget de 2013; le gouvernement du Québec est invité à faire une demande à cet effet.

Il est important de noter que le nouveau plan comprend un engagement de 53 milliards de dollars, notamment 47 milliards de dollars en nouveaux fonds pour les dix prochaines années.

DIVERS – PONT CHAMPLAIN

Q50. Pourquoi n'avez-vous pas pris la décision de remplacer le pont avant 2011?

R50. Nous ne voulons pas revenir sur le passé. En ce moment, la priorité est d'assurer l'utilisation sécuritaire du pont Champlain et de faire en sorte qu'il soit remplacé le plus tôt possible.

Depuis 2009, plus de 400 millions de dollars ont été investis dans la sécurité du pont Champlain. Nous avons toujours veillé à ce que la société PJCCI dispose des fonds nécessaires pour assurer la sécurité des structures qu'elle gère et il continuera d'en être ainsi jusqu'à ce que le nouveau pont soit mis en service.

J'ai été nommée ministre des Transports en mai 2011 et j'ai annoncé, en octobre 2011, que le pont Champlain serait remplacé. Depuis, un énorme travail a été accompli.

Q51. Que se passera-t-il si d'autres poutres posent problème?

R51. Les poutres du pont Champlain font l'objet d'une étroite surveillance. PJCCI a commandé deux poutres de remplacement au cas où une autre poutre présenterait le même problème.

Q52. Le pont Champlain sera-t-il sécuritaire jusqu'en 2018?

R52. Comme l'explique la firme Buckland & Taylor dans son rapport final, le pont, dans son état actuel, offre un niveau de sécurité acceptable pour les usagers, conforme aux exigences du *Code canadien sur le calcul des ponts routiers*. Le pont Champlain est donc sécuritaire. La société PJCCI surveille continuellement l'état du pont et, au besoin, limiterait la circulation et prendrait des mesures correctives appropriées pour veiller à ce que le pont reste sécuritaire.

Q53. En quoi consiste la surveillance du pont Champlain?

R53. La société PJCCI voit à ce que des inspections visuelles des poutres de rive problématiques soient effectuées.

De plus, des instruments de pointe sont utilisés sur le pont Champlain afin de surveiller en temps réel, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le comportement d'éléments critiques du pont.

La société PJCCI fait également inspecter les structures du corridor du pont Champlain. Ces inspections approfondies sont menées par des ingénieurs indépendants du secteur privé.

Q54. À combien se chiffrent les dépenses faites pour le pont Champlain ces dernières années?

R54. Au cours des dernières années, le gouvernement a investi près de 400 millions de dollars pour assurer la sécurité du corridor du pont Champlain. Dans le budget de 2009, nous avons annoncé que 212 millions de dollars seraient consacrés à programme de réparations majeures qui prendra fin en 2018-2019. Dans le budget de 2010, 9,5 millions de dollars étaient prévus pour des réparations urgentes et dans le budget de 2011, 158 millions de dollars pour différentes réparations à apporter au corridor du pont Champlain.

Q55. Y a-t-il des plans d'urgence en place?

R55. Il incombe à la société PJCCI de définir des mesures d'intervention et des plans d'urgence. La sécurité des usagers du pont étant primordiale, PJCCI n'hésiterait pas à y limiter rapidement la circulation, au besoin. Cette société continue de travailler avec ses partenaires afin de veiller à ce que des plans ou des mesures d'urgence soient en place pour réagir comme il convient de le faire en cas d'imprévu, d'interdiction d'accès à certaines voies ou de fermeture de voies.

Q56. La société PJCCI travaille-t-elle avec d'autres intervenants à l'élaboration de plans d'urgence et d'intervention?

R56. Oui, la société PJCCI travaille toujours en étroite collaboration avec d'autres intervenants et avec les administrations de transport, comme

le ministère des Transports du Québec, dans la préparation des plans d'urgence et d'intervention.

La société PJCCI fait partie des 16 membres du partenariat « Mobilité Montréal » dirigé par le ministère des Transports du Québec qui fournit de l'information à jour sur les travaux routiers et l'état de la circulation dans la région métropolitaine de Montréal.

Q57. Quelle est l'espérance de vie du pont Champlain? Pourra-t-il être utilisé jusqu'à la date de mise en service du nouveau pont?

R57. Les ingénieurs ne peuvent pas déterminer l'espérance de vie exacte du pont Champlain. Cependant, s'il est en service, c'est qu'il est sécuritaire. Le gouvernement du Canada mettra le nouveau pont en service dès que possible, et il prendra toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité du pont Champlain.

Q58. De nouvelles fissures ont-elles été décelées sur le pont Champlain?

R58. Aucune autre fissure n'a été décelée sur le pont Champlain depuis celle détectée cet automne. La poutre est maintenant en place pour soutenir la poutre de rive problématique.

DIVERS – BUREAU DE GESTION DE PROJET CONJOINT PROPOSÉ PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Q59. Appuyez-vous la proposition du gouvernement du Québec de mettre en place un bureau de projet conjoint?

R59. Le gouvernement du Canada sait qu'il est important que le gouvernement du Québec et les intervenants locaux participent à la phase de planification du projet et soient consultés tout au long de celle-ci.

Depuis l'annonce du projet en octobre 2011, nous avons établi une solide structure de gouvernance qui comprend, à un niveau stratégique, un comité consultatif des intervenants, formé de représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ), de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des villes de Montréal, Brossard et Longueuil. Le comité se réunit régulièrement pour

discuter du projet du NPSL, écouter les préoccupations des membres et obtenir leurs commentaires.

La structure de gouvernance comprend également des groupes de travail techniques, notamment un groupe de travail qui se concentre exclusivement sur l'intégration du système léger sur rail sur le nouveau pont. Encore une fois, le MTQ et l'AMT sont bien représentés au sein de ce groupe de travail.

Depuis janvier 2012, des douzaines de réunions entre Transports Canada et le gouvernement du Québec ont eu lieu pour faire avancer les divers projets, et ces réunions se poursuivront.

Nous croyons que cette structure de gouvernance offre une très bonne tribune et permet la pleine collaboration des divers ordres de gouvernement concernés.

DIVERS – EXPROPRIATIONS

Q60. Y aura-t-il des expropriations?

R60. Il est trop tôt pour le dire. Nous serons mieux placés pour répondre à cette question après une analyse approfondie visant à déterminer le tracé routier optimal.

DIVERS – OCTROI DU CONTRAT À ARUP

Q61. Qui est Arup?

R61. Arup est une firme de renommée mondiale de concepteurs, de planificateurs, d'ingénieurs, d'experts-conseils et de spécialistes techniques qui offre un large éventail de services professionnels. Arup est une entreprise entièrement indépendante détenue en fiducie par ses employés. Cette firme multidisciplinaire a été fondée en 1946 et a dirigé la conception structurale de projets comme l'Opéra de Sydney et le Centre aquatique pour les Jeux olympiques de Beijing en 2008.

Au Canada, Arup a dirigé la conception détaillée du projet de l'autoroute 30 à l'extérieur de Montréal, qui a été exécuté en partenariat public-privé. De plus, la firme a travaillé avec

PricewaterhouseCoopers (PwC) à titre de spécialiste des ponts pour la réalisation du dossier d'affaires du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Q62. Comment pouvez-vous justifier l'attribution d'un contrat à fournisseur unique d'une telle valeur à Arup?

R62. Étant donné le niveau de risque souligné dans le rapport de Buckland & Taylor publié le 2 octobre 2013, des mesures devaient être prises pour combler l'écart entre la durée de vie de l'actuel pont Champlain et la date initialement prévue de mise en service du nouveau pont en 2021. Transports Canada a donc dû réévaluer l'échéancier du projet afin de possiblement réaliser des économies de temps et a demandé à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) d'envisager des façons d'accélérer le processus d'approvisionnement pour les services d'ingénierie requis dans le cadre du projet de planification et de préparer la soumission pour le projet de remplacement du pont.

TPSGC a déterminé que l'attribution de ce contrat à fournisseur unique permettra à Transports Canada une économie de temps d'environ six mois dans l'élaboration de documents d'approvisionnement aux fins de la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Étant donné que la société Arup a déjà travaillé sur la conception préliminaire du nouveau pont en tant que spécialiste des ponts à titre de sous-traitant de la société PricewaterhouseCooper, elle possède le profil idéal pour effectuer les travaux de conception et d'ingénierie requis selon un calendrier d'exécution accéléré.

Q63. Quels travaux Arup va-t-elle réaliser?

R63. La société Arup fournira des services professionnels d'ingénierie de ponts, de génie routier et d'ingénierie de la circulation ainsi que des services de coordination pour la gestion du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, y compris le développement (de 15 % à 20 %) d'exigences de conception technique préliminaires qui seront comprises dans les documents d'approvisionnement en mode PPP, telles que le nombre de voies, les hauteurs minimales et maximales, la

largeur et la configuration des voies, les exigences découlant de l'évaluation environnementale, la qualité architecturale, l'infrastructure de péage ainsi que les exigences en matière d'entretien et d'exploitation.

Q64. Quels travaux la firme Arup a-t-elle déjà accomplis dans le cadre du projet du NPSL?

R64. Arup a fourni des services d'expertise technique en matière de ponts et de routes à PricewaterhouseCoopers dans le cadre de l'élaboration du dossier d'affaires du NPSL. Une des tâches de la firme consiste à analyser et à estimer les coûts de 13 options de configuration de pont, y compris une configuration de pont à deux étages où le transport en commun se situerait à un étage, et la circulation automobile sur l'autre.

Q65. Combien d'autres contrats à fournisseur unique ont été attribués depuis le début du projet du NPSL?

R65. Seulement deux autres contrats à fournisseur unique ont été attribués jusqu'à maintenant.

Le premier est un contrat attribué à Hydro-Québec pour effectuer une étude de faisabilité concernant le déplacement des lignes de transport d'énergie qui pourrait être nécessaire dans le cadre du projet. Hydro-Québec est le seul organisme possédant l'expertise et l'autorité pour effectuer des études sur ses lignes de transport d'énergie.

Le second est un contrat d'une valeur de 15 000 $ conclu avec l'architecte Alain Fournier pour des services d'expert-conseil en architecture dans le cadre du processus mis en œuvre conjointement avec la Ville de Montréal pour élaborer des options afin d'assurer la qualité architecturale du nouveau pont.

SPEAKING NOTES FOR

THE HONOURABLE DENIS LEBEL

MINISTER OF INFRASTRUCTURE, COMMUNITIES AND INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS, AND

MINISTER OF THE ECONOMIC DEVELOPMENT AGENCY

OF CANADA FOR THE REGIONS OF QUEBEC

ANNOUNCEMENT OF NEXT STEPS FOR THE NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE PROJECT

MONTREAL, QUEBEC

JANUARY 15, 2014

Check against delivery

Thank you for joining me today.

I am here today to present the next steps for the new bridge for the St. Lawrence project, including some findings of the project's business case – a major milestone for this project.

We are here today under very different circumstances than we were a couple of weeks ago. During my last press conference, a major operation was taking place on the Champlain Bridge.

On December 3rd, a replacement beam was successfully installed on the bridge following 20 days of reduced service due to a crack that was detected on one of the bridge's beams.

The complex operation was successfully completed thanks to Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated's hard work and dedication, cooperation from our partners, and most importantly, the cooperation and understanding of the thousands of people who use the Champlain Bridge every day.

Today, the situation on the Champlain Bridge is almost business as usual. The replacement beam is behaving as expected and JCCBI continues to monitor the structure on a daily basis.

I want to remind you that we are doing everything we can to continue to ensure the public's safety. The bridge is being monitored 24/7. If any issues arise, we will inform you right away and take immediate and decisive action – just as we have always done.

The Champlain Bridge is safe and will continue to be safe as long as it is in service. Ensuring the safety of the Champlain Bridge is a priority for our government.

I am aware of how important the Champlain Bridge is to the residents of Montreal. The lane closures caused a significant amount of concern and disruption and reminded us of how crucial this crossing is to the region.

That is why I have made it a priority to deliver a new bridge by 2018 – three years ahead of schedule. Today, I will provide you with more details on how this can and will be done.

I am pleased to announce that the business case for the new bridge for the St. Lawrence project has been completed, which will enable us to move forward quickly to begin the procurement process this spring.

Please understand that at this point in the process, we cannot fully disclose the business case results since this would interfere with the soon-to-be-launched competitive process. The full business case results will be made public in due course following the signing of the public-private partnership agreement. This is normal practice for many governments, including the Quebec government.

In the meantime, we have prepared a technical presentation and will post it online shortly. This is consistent with the commitment to transparency which has been the hallmark of this project since its beginning.

A number of world-class experts contributed to the business case. PricewaterhouseCoopers, the consultant responsible for preparing the business case, executed a rigorous methodology and analysis.

The engineering firm Arup has evaluated 13 bridge designs. As part of this exercise, one design model was preferred and it is the model for a three-corridor bridge. In a few moments, we will provide details on this evaluation during a technical briefing.

I would like to remind you that this project not only includes a new bridge for the St. Lawrence, but also a new île des Soeurs bridge and reconstruction of the federal portion of Autoroute 15.

As I already explained, information on precise costs will not be disclosed until the partnership agreement is signed, so as not to interfere with the competitive process.

I would just like to mention that the preferred design in the business case is not the final design, which will only be determined once the procurement process is finished. There are some things that are certain, however. The final design of the new bridge will have 6 lanes for traffic, a dedicated corridor for light rail and a multi-use path. Autoroute 15 will have 6 lanes instead of 4, which will relieve congestion and enhance safety in the corridor.

Another objective of the business case was to determine if it would be cheaper to carry out the project as a public-private partnership as compared to the traditional way of doing things.

From the moment I announced in 2011 that the Champlain Bridge would be replaced, I said a PPP would be the most effective method. The business case has confirmed our approach. Indeed, the PPP model means savings from 5 to 18 percent compared to the traditional model.

A PPP will also transfer risks to the private partner and guarantee that the project is delivered on time and on budget. Also, a PPP harnesses innovation and has a view for the long-term.

As part of the project, the private partner will be required to operate and maintain the bridge for 30 years. Part of the problem with the Champlain Bridge was that previous governments significantly underinvested in its operation and maintenance for many years. With a PPP, history will not be repeated.

The benefits of this model have been highlighted by a number of successful projects carried out in Canada in recent years; projects such as the A-25 and the A-30 right here in Montreal and other major bridge projects across Canada.

I also announced from the beginning that tolls would be implemented on the bridge. This essential measure will also help minimize the cost to taxpayers and is in line with the user-pay principle. I realize that citizens are eager to find out about rates but as I explained earlier, this information cannot be made public at the moment. You will remember that rates for projects such as the A-25 and the A-30 were only unveiled a few weeks before their official openings. However, I can let you know that tolls will be linked to a significant and upfront federal contribution for the project.

As I mentioned last December, the services of the internationally-renowned architect Poul Ove Jensen and the local architectural firm Provencher Roy et Associés have been retained to ensure the project's architectural quality.

On another matter, on December 1st, I announced that the commissioning of the new bridge for the St. Lawrence would be accelerated and delivered by 2018.

We were quite serious when we said that we intended to accelerate the timelines and today, I am quite pleased to announce that very soon, we will launch a two-stage procurement process.

This spring, we will launch a request for qualifications. This means that in about two months, firms will be able to apply for this project. This request for qualifications will be open to all interested parties and will then result in the shortlisting of a limited number of bidders.

I want to assure the business community that before moving ahead with the request for qualifications, we will be holding information sessions for the private sector, and in particular for small- and medium-sized businesses. The sessions will allow local firms to prepare offers to the consortiums involved in the project.

Once the consortiums will be qualified, we will then launch in summer 2014 the second step which is the request for proposals.

The prequalified bidders will submit binding proposals with a fixed price and a fixed schedule. In spring 2015, we will select a preferred private partner, and construction will begin shortly thereafter.

The key to the accelerated timeline is the requirement for the new bridge for the St. Lawrence to be the first component of the project to be built. It will be in service by 2018, with the entire project completed by 2020 – in advance of our original timeline of 2021.

I want to make it very clear that despite acceleration of the project, we are not cutting any corners. From the beginning, I have always said the timelines would be constantly reviewed to look for ways of accelerating the project.

Whatever methods we adopt to speed up delivery of the new bridge, we will not succeed unless everyone cooperates. That is why we are closely working with all our partners since the beginning of the project.

The governance structure includes an advisory committee of external stakeholders with representatives from the Quebec ministry of transportation, the Agence métropolitaine de transport (AMT) and the Cities of Montreal, Brossard and Longueuil. The committee meets regularly to discuss the project and receive advice from participants.

To this day, 60 meetings have been held with representatives from the Government of Quebec, 50 with representatives from municipalities and more than 60 with other concerned stakeholders.

Furthermore, there is a working group focused on issues related to the integration of public transit on the new bridge. That working group meets

regularly and it will establish design criteria for light rail to be included in the procurement documents. The last meeting was on December 11 and our technical advisors hold discussions every week.

There are other working groups handling issues related to the integration of the project into the urban fabric and with the Quebec road network.

Our priority today is to build a new bridge as fast as possible, in collaboration with all of our partners.

I am fully confident that this spirit of collaboration will continue.

As we have done since the beginning of this project, we will continue to keep everyone informed every step of the way. By inviting you to attend numerous press conferences over the last few months, I have demonstrated my willingness to work with all of you.

In closing, I wish to reiterate my commitment to deliver within the best timelines possible a new bridge for the St. Lawrence. 2014 will be a decisive year for this great project. We are reaching another major step today and allow me to remind you that the procurement process begins in spring 2014 - in about two months from now.

Once again, thank you for your attention. We will now have the technical briefing.

NOTES D'ALLOCUTION POUR

L'HONORABLE DENIS LEBEL,

MINISTRE DE L'INFRASTRUCTURE, DES COLLECTIVITÉS

ET DES AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES, ET

MINISTRE DE L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

DU CANADA POUR LES RÉGIONS DU QUÉBEC

ANNONCE DES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET
DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

MONTRÉAL, QUÉBEC

LE 15 JANVIER 2014

Le texte prononcé fait foi.

Je vous remercie de votre présence.

Je suis ici aujourd'hui pour vous présenter les prochaines étapes du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent; je vais également profiter de l'occasion pour vous exposer certaines conclusions du dossier d'affaires qui constitue une étape importante pour ce projet.

Nous sommes réunis ici aujourd'hui dans des circonstances très différentes de celles d'il y a seulement quelques semaines. Lors de mon dernier point de presse, une intervention majeure était en cours d'exécution sur le pont Champlain.

Le 3 décembre dernier, après 20 jours de fermeture partielle du pont Champlain à cause d'une fissure détectée dans l'une des poutres du pont, l'installation d'une poutre de remplacement était complétée.

Cette intervention complexe a été complétée avec succès et ce, grâce au travail acharné de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, à la collaboration de nos partenaires et surtout, à la compréhension et la coopération dont ont fait preuve des milliers d'usagers qui empruntent le pont Champlain chaque jour.

La situation au pont Champlain est aujourd'hui presque revenue à la normale. La poutre de remplacement se comporte comme prévu et PJCCI continue de surveiller la structure quotidiennement.

Je tiens à rappeler à la population que nous prenons toutes les mesures pour continuer à assurer leur sécurité. En effet, le pont est sous surveillance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Si un problème survient, nous vous en informerons aussitôt et nous prendrons des mesures immédiates pour y palier – comme nous l'avons toujours fait par le passé.

Le pont Champlain est sécuritaire et continuera de l'être aussi longtemps qu'il sera ouvert. Veiller à la sécurité du pont Champlain est une priorité pour notre gouvernement.

Je suis conscient de l'importance du pont Champlain pour les résidants de Montréal. La fermeture de voies a eu des conséquences sur le quotidien des usagers du pont et cela nous a également rappelé à quel point ce pont est vital pour la région.

C'est pourquoi la mise en service d'un nouveau pont, en 2018, soit trois ans plus tôt que prévu, est une priorité pour moi. Je vais vous fournir, aujourd'hui, des détails supplémentaires sur les façons dont nous comptons -- et allons -- nous y prendre pour atteindre notre objectif.

Je suis heureux d'annoncer que le dossier d'affaires du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent est maintenant terminé, ce qui nous permettra d'entamer le processus d'approvisionnement dès ce printemps.

Vous comprendrez qu'à cette étape-ci du processus, pour ne pas nuire au processus compétitif qui sera lancé prochainement, nous ne pouvons divulguer l'intégralité des résultats du dossier d'affaires. L'intégralité des résultats du dossier d'affaires sera donc rendu public suite à la signature de l'entente de partenariat public-privé. Il s'agit d'une pratique normale, utilisée par plusieurs gouvernements, dont celui du Québec.

En attendant, nous avons préparé une présentation technique qui sera mise en ligne prochainement et ce, par souci de transparence dont nous avons fait preuve dans le cadre de ce projet depuis le début.

Plusieurs experts de renommée internationale ont contribué à la réalisation du dossier d'affaires. PricewaterhouseCoopers, la société qui s'est vu confié ce mandat, a procédé à une analyse rigoureuse et très méthodologique.

La firme d'ingénierie Arup a évalué 13 possibilités de conception pour le pont. Dans le cadre de cet exercice, un modèle de conception en particulier a été privilégié, soit un modèle de pont à trois corridors. Les détails de cette évaluation vous seront expliqués dans quelques instants lors d'une présentation technique.

J'aimerais aussi rappeler que ce projet ne comprend pas seulement un nouveau pont pour le Saint-Laurent, mais qu'il comprend aussi un nouveau pont vers l'île des Sœurs et la reconstruction de la portion fédérale de l'autoroute 15.

Comme nous l'avons expliqué précédemment, par souci de ne pas nuire au processus compétitif, les informations sur les coûts précis seront divulguées après la signature du contrat de partenariat.

J'aimerais simplement mentionner que la conception du pont retenue pour le dossier d'affaires n'est pas la conception finale, car celle-ci ne sera choisie qu'au terme du processus d'approvisionnement. Certaines caractéristiques sont cependant acquises. La conception finale du nouveau pont comportera six voies pour la circulation routière, un corridor réservé au système léger sur rail et une piste multifonctionnelle. Le nombre de voies de l'autoroute 15 sera porté de quatre à six, ce qui réduira la congestion routière et améliorera la sécurité dans ce corridor.

Le dossier d'affaires avait également pour but de déterminer s'il serait plus économique de réaliser le projet dans le cadre d'un partenariat public-privé comparativement à un mode de réalisation traditionnel.

Comme vous le savez, depuis le moment où j'ai annoncé, en 2011, le remplacement du pont Champlain, j'ai déclaré qu'un PPP serait la méthode la plus efficace. Le dossier d'affaires confirme notre approche. En effet, le modèle d'approvisionnement en PPP représente des économies pouvant aller de 5 à 18 pour cent par rapport au modèle traditionnel.

Le dossier d'affaires a conclu également qu'un PPP aurait pour effet de transférer les risques au partenaire privé et garantirait que le projet soit complété à temps et conformément au budget. De plus, un PPP mise sur l'innovation et adopte une perspective à long-terme.

Dans le cadre de ce projet, le partenaire privé devra exploiter et entretenir le pont pendant 30 ans. Une partie des problèmes du pont Champlain réside dans le fait que des gouvernements successifs n'ont pas investi suffisamment dans son exploitation et son entretien pendant de nombreuses années. Le recours à un PPP nous donne la garantie que les choses se passeront différemment cette fois ci.

Les avantages du PPP ont été mis en lumière à plus d'un égard dans le cadre de différents projets réalisés, ces dernières années, au Canada. Les ponts des autoroutes 25 et 30, ici même à Montréal, ainsi que d'autres projets majeurs de pont ailleurs au Canada en sont de parfaites illustrations.

J'ai annoncé également, dès le début du projet, qu'un péage serait perçu pour la traversée du pont. Il s'agit d'une mesure essentielle pour réduire les coûts pour les contribuables en plus d'être conforme au principe de l'utilisateur payeur. Je suis conscient que la population a hâte de connaître les tarifs mais comme je l'expliquais plus tôt, cette information ne peut être partagée à ce moment. Vous vous souviendrez d'ailleurs que les tarifs pour les projets tels l'autoroute 25 ou la 30 n'ont été dévoilés que quelques semaines avant les ouvertures officielles. Je peux toutefois vous annoncer que le péage sera conjoint à une importante contribution fédérale initiale au projet.

Comme je l'annonçais en décembre dernier, les services de l'architecte de renommée internationale Poul Ove Jensen et de la firme d'architecture montréalaise Provencher Roy et Associés ont été retenus pour assurer une qualité architecturale au projet.

D'autre part, j'ai annoncé, le 1er décembre dernier, l'accélération de la mise en service du nouveau pont en 2018.

Nous étions très sérieux dans nos intentions d'accélérer l'échéancier et aujourd'hui, j'ai le grand plaisir de vous annoncer que nous amorcerons très bientôt le processus d'approvisionnement en deux étapes.

En effet, dès le printemps, nous lancerons la demande de qualification. Cela signifie que dans environ deux mois, les firmes pourront postuler à ce projet. Cette étape sera ouverte à toutes les parties intéressées et mènera par la suite à une liste restreinte sur laquelle n'apparaîtra qu'un petit nombre de soumissionnaires.

Je tiens à rassurer la communauté des affaires qu'avant de procéder à l'appel de qualification, nous organiserons différentes séances d'information destinées au secteur privé, notamment aux PME. Ces séances permettront aux firmes locales de se positionner pour offrir leurs services aux différents consortiums intéressés par le projet.

Une fois les consortiums qualifiés, nous passerons ensuite à la deuxième étape, soit la demande de propositions. Cette étape aura lieu à l'été 2014.

Les soumissionnaires présélectionnés présenteront des propositions contraignantes comportant un prix et un calendrier fixes. Nous choisirons le partenaire privé au printemps 2015 et la construction commencera peu après.

Il importe de souligner que nous allons exiger que le nouveau pont pour le Saint-Laurent soit le premier élément du projet à être construit. Il sera ouvert à la circulation en 2018. Cela dit, l'intégralité du corridor sera achevée d'ici 2020, devançant ainsi notre échéancier initial de 2021.

Je veux qu'il soit absolument clair que malgré l'accélération du projet, nous n'allons prendre aucun raccourci. Dès le début, j'ai toujours déclaré que les échéanciers seraient constamment revus afin de trouver des moyens pour accélérer le projet.

Quelles que soient nos stratégies pour accélérer l'ouverture du nouveau pont, nous n'y arriverons que si tout le monde collabore. C'est pourquoi, depuis le début du projet, nous collaborons étroitement avec tous nos partenaires.

La structure actuelle de gouvernance comprend un comité-conseil des intervenants externes sur lequel siège le ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et les villes de Montréal, Brossard et Longueuil. Ce comité se réunit régulièrement pour discuter du projet du nouveau pont et obtenir l'avis des membres.

À ce jour, une soixantaine de rencontres ont déjà eu lieu avec les représentants du gouvernement du Québec, une cinquantaine avec ceux des municipalités et plus d'une soixantaine avec d'autres intervenants concernés.

De plus, un groupe de travail a été mis sur pied pour traiter des enjeux de l'intégration du transport collectif au nouveau pont. Ce groupe de travail, qui établira les critères de conception du système léger sur rail devant être intégrés aux documents d'approvisionnement, se réunit sur une base régulière. La dernière rencontre a eu lieu le 11 décembre et nos conseillers techniques discutent chaque semaine.

D'autres groupes de travail ont également été mis en place pour traiter des enjeux liés à l'intégration du projet au tissu urbain et au réseau routier du Québec.

Notre priorité aujourd'hui est de bâtir rapidement un nouveau pont, et ce, en collaboration avec tous nos partenaires.

Je suis pleinement confiant que cet esprit de collaboration se poursuivra.

Comme nous le faisons depuis le début du projet, nous continuerons à vous tenir au courant à chaque étape. Les nombreux points de presse auxquels je vous ai conviés au cours des derniers mois démontrent ma volonté de travailler en amont avec vous tous.

En terminant, je réitère notre engagement à livrer dans les meilleurs délais un nouveau pont pour le Saint-Laurent. 2014 sera une année marquante pour ce grand projet. Nous franchissons encore une fois une étape majeure aujourd'hui et permettez-moi de vous rappeler que le processus d'approvisionnement commencera dans environ deux mois, soit au printemps 2014.

Merci encore une fois pour votre attention. Nous passerons maintenant à une présentation technique.

Canada

LE GOUVERNEMENT DU CANADA OFFICIALISE LE DÉBUT DE LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

Une entente de partenariat a été finalisée entre le gouvernement du Canada et le partenaire privé, Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour la réalisation du projet de Corridor du nouveau pont Champlain

19 juin 2015 – Montréal (Québec) – Infrastructure Canada

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a donné aujourd'hui le coup d'envoi historique à l'un des chantiers de construction les plus importants en Amérique du Nord. Le projet permettra de créer 30 000 emplois de grande qualité dans la région de Montréal et à travers le Canada, et favorisa la croissance économique et la prospérité dans la grande région de Montréal pour des générations à venir.

Le coût total du projet s'élève à 4,239 milliards de dollars, bien à l'intérieur des estimés initiaux du gouvernement du Canada. De ce montant, l'entente entre le gouvernement du Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, d'une valeur de 3,977 milliards de dollars, couvre la période de construction qui débutera en juin 2015 pour se terminer à l'automne 2019, ainsi qu'une période subséquente d'exploitation d'une durée de 30 ans. L'entente inclut la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la réfection du projet du corridor, qui comprend le nouveau pont Champlain, le nouveau pont de L'île-des-Sœurs et la reconstruction et l'élargissement de la partie fédérale de l'autoroute 15.

La cérémonie, en présence du ministre des Transports du Québec, Robert Poëti, des maires de Montréal, Brossard et Longueuil et des maires des arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest, a eu lieu à L'île-des-Sœurs, près du site de construction du nouveau pont Champlain.

Faits en bref

- Le projet de corridor du nouveau pont Champlain est l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord. En plus de créer des milliers d'emplois dans la grande région de Montréal, le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent favorisera aussi la croissance économique en améliorant la connectivité du réseau et la circulation continue et sécuritaire des gens et des marchandises.
- Le gouvernement du Canada est déterminé à mettre en service le nouveau pont Champlain en décembre 2018. Les autres composantes du projet, soit la réfection de l'autoroute 15 et la construction du nouveau pont de L'île-des-Sœurs, seront en service en octobre 2019.
- Par l'entremise de ce partenariat public-privé (PPP), le gouvernement du Canada livre un projet de calibre mondial en temps opportun et de manière à garantir le meilleur rapport qualité-prix pour les contribuables canadiens.

Citations

« Je suis très heureux d'officialiser le début tant attendu des travaux du nouveau pont Champlain. Montréal sera ainsi dotée d'une infrastructure de calibre mondial qui fera la fierté de ses citoyens tout en assurant la croissance économique et la prospérité à long terme de la grande région métropolitaine de Montréal et du Canada. »

Canada

« Je souhaite aussi souligner la pleine collaboration que les différents intervenants ont offert au gouvernement du Canada tout au long de la mise en place de cet immense projet. Nous avons été en mesure de devancer les échéanciers du projet en grande partie grâce à leur appui. »

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

« Pour le gouvernement du Québec, le début des travaux de construction du nouveau pont Champlain assure la pérennité d'un lien stratégique essentiel pour la grande région de Montréal et pour l'ensemble du Québec, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises. Le gouvernement fédéral peut compter sur la pleine collaboration du ministère des Transports du Québec et de ses partenaires pour faciliter la coordination des interventions et minimiser les répercussions de ces travaux majeurs sur la circulation. Le lancement de ce chantier de grande envergure, qui vise le remplacement d'un des ponts les plus achalandés au Canada, annonce de surcroît des retombées économiques substantielles, notamment en matière de création d'emplois dans la région métropolitaine. »

Monsieur Robert Poëti, ministre des Transports du Québec

« D'ici quelques années, nous bénéficierons d'une nouvelle entrée de ville. Le démarrage des travaux pour le remplacement du Pont Champlain est essentiel pour le développement économique de Montréal, sa région, et également de tout l 'Est canadien. Nous espérons que ce pont, avec une desserte rapide en transport collectif, fera la fierté des Montréalais. Nous continuons la collaboration étroite avec nos partenaires gouvernementaux, afin que les mesures de mitigation adéquates soient déployées tout au long de cet important chantier, pour protéger la qualité de vie de nos citoyens et la fluidité de la circulation sur ce tronçon de transport névralgique pour l'ensemble du pays.»

Monsieur Denis Coderre, maire de la Ville de Montréal

« C'est un grand jour aujourd'hui pour la Ville de Brossard et pour toute la région métropolitaine. La nouvelle structure qui nous a été présentée il y a quelques mois, en plus d'être spectaculaire, répondra beaucoup mieux aux besoins des citoyens et des utilisateurs du futur système léger sur rail (SLR). Je tiens à souligner le travail exemplaire du ministre Lebel et de son équipe dans ce dossier très complexe. »

Monsieur Paul Leduc, maire de Brossard

« Le Pont Champlain est un projet majeur pour Verdun. Il place notre arrondissement au centre de l'axe de développement économique entre le Centre-Ville et la Rive-Sud, ainsi qu'avec les États-Unis. Avec ce nouveau Pont, nous serons une des portes privilégiées de la métropole et sommes certains des retombées positives qui en découleront. L'arrondissement de Verdun est heureux d'avoir collaboré avec Infrastructure Canada en amont de la réalisation de ce gigantesque projet et compte bien poursuivre sur cette voix du partenariat avec le consortium SSL afin que les travaux se déroulent harmonieusement sur notre territoire. »

Monsieur Jean-François Parenteau, maire de l'arrondissement de Verdun

« Nous sommes heureux de constater que le nouveau pont Champlain va de l'avant sans plus attendre. Plus important encore, la conception du pont prévoit l'espace nécessaire pour la mise en place d'une infrastructure de transport en commun performante et durable, qui permettra de propulser le développement du secteur Bridge–Wellington notamment. »

Monsieur Benoit Dorais, maire de l'arrondissement du Sud-Ouest

« Ce nouveau pont sera un axe amélioré de transport pour tous les travailleurs de l'agglomération de Longueuil qui contribueront chaque jour à la vitalité de l'économie métropolitaine et du Québec. De plus, l'arrivée du SLR comme moyen de transport collectif va assurément marquer, pour tout le Québec, le début de l'électrification des transports. »

Canada

Madame Caroline St-Hilaire, mairesse de Longueuil

Produits connexes

Annonce du Groupe Signature sur le Saint-Laurent à titre de proposant privilégié : http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?nid=963719

Pour plus d'information en temps réel sur les travaux prévus et les entraves à la circulation à venir, veuillez contacter le consortium au 514 876-1020. Vous pouvez aussi envoyer vos questions à l'adresse courriel suivante : info@sslc.ca mailto:info@sslc.ca

Liens additionnels

Pour en savoir plus au sujet du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, consultez le site http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-fra.html

- 30 -

Personnes-ressources

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Numéro sans frais : 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Suivez-nous sur Twitter à https://twitter.com/infc_fra

Canada

GOVERNMENT OF CANADA MARKS THE OFFICIAL START OF CONSTRUCTION ON THE NEW CHAMPLAIN BRIDGE

A project agreement has been finalized between the Government of Canada and the private partner, Signature on the Saint-Lawrence Group, on the new Champlain Bridge corridor project

June 19, 2015 – Montréal, Quebec – Infrastructure Canada

The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs, and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, today presided over the historic launch of one of the largest construction sites in North America. The project will create 30,000 high quality jobs in the Montreal region and across Canada, and ensure the economic growth and prosperity of the Greater Montreal region for generations.

The total cost of the project is $4.239 billion, well within the Government of Canada's initial estimates. This amount includes the $3.977 billion contract between the Government of Canada and the Signature on the St. Lawrence Group, which covers the construction period, to begin in June 2015 and end in the fall of 2019, as well as a subsequent 30-year operating period. The agreement includes the design, construction, financing, operation and rehabilitation of the corridor project, including the new Champlain Bridge, the new Île-des-Sœurs Bridge and reconstruction and widening of the federal portion of Highway 15.

The ceremony, attended by Quebec Transport Minister Robert Poëti, the mayors of Montreal, Brossard and Longueuil and the mayors of the boroughs of Verdun and Sud-Ouest, took place on Île-des-Sœurs, near the construction site of the new Champlain Bridge.

Quick Facts

- The new Champlain bridge corridor project is one of the largest infrastructure projects in North America. In addition to creating thousands of jobs in the Greater Montreal area, the new bridge for the St. Lawrence corridor project will promote economic growth by improving connections across the road system and ensuring the continuous and safe flow of people and goods.

- The Government of Canada is still on track to open the new bridge in December 2018. The other project components—reconstruction of Highway 15 and construction of the new Île-des-Sœurs Bridge—will be completed in October 2019.

- Under this public-private partnership (P3), the Government of Canada is delivering a world-class project, on time and in a way that guarantees best value for Canadian taxpayers.

Quotes

"I am very pleased to officially announce the long-awaited start of work on the new Champlain Bridge, a project which will give Montreal a world-class infrastructure that will make our citizens proud and ensure economic growth and long-term prosperity for the metropolitan region of Montréal and Canada as a whole."

"I would also like to mention the outstanding cooperation received by the Government of Canada from the various stakeholders throughout the implementation of this huge project. It is in large part because of their support that we were able to accelerate the timelines."

The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Canada

"For the Government of Quebec, the new Champlain bridge will ensure a strategic passenger and freight transportation link is sustained that is vital for the Greater Montréal area and for Quebec as a whole. The federal government can rely on the full cooperation of Quebec's Ministry of Transportation and its partners to help coordinate interventions and minimize the impact of this major work on traffic. This large-scale construction project, which consists of replacing one of the busiest bridges in Canada, will generate significant spin-off benefits in the metropolitan area, including, for one notable example, job creation."

Robert Poëti, Quebec Minister of Transport

"In just a few years' time, we will benefit from a new gateway to our city. The start of work on the replacement of the Champlain Bridge is essential for the economic development of Montréal, the surrounding region, and all of Eastern Canada. We hope that this bridge, which will include rapid public transit, will make Montrealers proud. We will continue to work closely with our government partners to put in place mitigation measures throughout this important construction project to protect our citizens' quality of life and ensure smooth traffic flow on this vital national transportation corridor.

Denis Coderre, Mayor of the City of Montréal

"It's a big day for the City of Brossard and the entire metropolitan area. The new structure that was presented to us a few months ago is not only spectacular, but better responds to the needs of citizens and those of future light rail users. I want to highlight the exemplary work of Minister Lebel and his team on this complex project."

Paul Leduc, Mayor of Brossard

"The Champlain Bridge is a major project for our community. It places Verdun at the centre of the economic development axis between downtown, the South Shore and the United States. With this bridge, we will be one of the primary access points in the city and we're confident that this will have many economic spin-off benefits. Verdun is happy to have collaborated with Infrastructure Canada to realize this mega-project and will continue on this path of partnership with the SSL consortium to ensure work progresses smoothly in our area."

Jean-François Parenteau, Mayor of the Verdun Borough

"We're very happy that the new Champlain Bridge is moving forward without delay. More importantly still, the design of the new bridge will make room for the infrastructure required to put durable, efficient public transit in place that will significantly contribute to the development of Bridge-Wellington."

Benoit Dorais, Mayor of Southwest Borough

"This new bridge will improve traffic flow for all the workers of the Longueuil community who contribute every day to the vitality of the city's economy and that of all of Quebec. The arrival of the light rail system as a means of public transit will surely mark a significant milestone for the electrification of public transportation throughout Quebec."

Caroline St-Hilaire, Mayor of Longueuil

Related Products

Announcement of Signature on the Saint-Lawrence Group as the preferred proponent: http://news.gc.ca/web/article-en.do?nid=963719

For further real-time information on the planned work and future traffic disruptions, please contact the Consortium at 514-876-1020. You may also send any questions by e-mail to info@sslc.ca. mailto:info@sslc.ca

Canada

Additional Links

To learn more about the project, go to: http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-eng.html

- 30 -

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

www.infrastructure.gc.ca
613-960-9251
Toll free: 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Follow us on Twitter at https://twitter.com/infc_eng

Canada

Document d'information

Une entente a été finalisée entre le gouvernement du Canada et le partenaire privé, Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour entreprendre le projet du Corridor du nouveau pont Champlain.

Le gouvernement du Canada a annoncé que le coût total du projet est 4,239 milliards de dollars.

De ce montant, l'entente entre le gouvernement du Canada et Groupe Signature sur le Saint-Laurent, d'une valeur de 3,977 milliards de dollars, couvre la période de construction qui débutera en juin 2015 pour se terminer à l'automne 2019, ainsi qu'une période subséquente d'exploitation d'une durée de 30 ans.

L'entente inclut la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réfection du projet du corridor, qui comprend le nouveau pont Champlain, le nouveau pont de L'Île-des-Sœurs et la reconstruction et l'élargissement de la partie fédérale de l'autoroute 15.

La répartition des coûts, n'incluant pas les taxes applicables, est comme suit :

- 2 246,7 M$ pour la construction
- 754,2 M$ pour l'exploitation, l'entretien et la réfection
- 954,2 M$ pour le financement
- 22,2 M$ pour l'ingénieur indépendant
- 66,7M$ pour la gestion du projet par le gouvernement du Canada
- 91,9 M$ pour la planification et le développement
- 103,2M$ pour l'acquisition immobilière.

Canada

Backgrounder

The Government of Canada and a private partner, Signature on the St. Lawrence Group, have entered into a project agreement to undertake the new Champlain Bridge Corridor project.

The Government of Canada announced that the total cost of the project is $4.239 billion.

From this amount, the agreement between the Government of Canada and the Signature on the St. Lawrence Group, valued at $3.977 billion, covers the construction period, which will begin in June 2015 and end in fall 2019, as well as a 30-year operation period.

The project agreement includes the design, construction, financing, operation, maintenance and rehabilitation of the corridor project, which includes the new Champlain Bridge, the new Île-des-Sœurs Bridge and the reconstruction and widening of the federal portion of Highway 15.

The cost breakdown, not including applicable taxes, is as follows:

- $2,246.7M for construction
- $754.2M for operation, maintenance and rehabilitation
- $954.2M for financing
- $22.2M for an independent engineer
- $66.7M for project management by the Government of Canada
- $91.9M for planning and development
- $103.2M for property acquisition.

QUESTIONS ET RÉPONSES
PELLETÉE DE TERRE ET ANNONCE DE SIGNATURE DE L'ENTENTE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET SSL

QUESTIONS PRINCIPALES

Q1. Que comprennent exactement les coûts que vous avez annoncés aujourd'hui? Est-ce que ces coûts prévoient une certaine contingence en cas d'imprévus?

Le coût total du projet s'élève à 4,239 milliards de dollars, bien à l'intérieur de nos estimés initiaux.

De ce montant, 3,977 milliards de dollars correspondent à la valeur de l'entente avec le partenaire privé qui couvre la conception et la construction du projet qui débutera en juin 2015 pour se terminer en automne 2019 ainsi que l'exploitation d'une durée de 30 ans et la réfection selon les normes détaillées dans l'entente de partenariat.

Les coûts de planification, de développement, de préparation et de gestion du projet sont estimés à 262 millions de dollars, soit moins de 10 pour cent des coûts du projet, et couvrent par exemple l'acquisition de propriétés (103,2 M$), les travaux d'ingénierie préliminaires (91,9 M$ pour la planification et développement du Projet) et l'équipe de projet (66,7 M$ pour la gestion du projet depuis le début du processus d'acquisition jusqu'à la fin de la construction du NPSL, donc sur une période de 5 ans).

Le montant total n'inclut pas de contingence pour les imprévus. Le montant pour les contingences ne peut être partagé afin de ne pas nuire aux négociations potentielles en cas de modification à l'entente de partenariat. Ceci est une pratique normale pour ce type de projet.

Q2. Est-ce que le coût annoncé aujourd'hui était celui que vous aviez anticipé. Vous aviez toujours parlé d'une fourchette de 3 à 5 milliards de dollars.

Le coût du projet est à l'intérieur de cette fourchette et donc nous vous confirmons que c'est ce que nous avions anticipé.

Q3. Quel est le coût de construction du pont uniquement ?

Le coût de construction du pont représente environ 69,51 % du coût total de construction (soit environ 1,56 G$).

Q4. Comment expliquez-vous la divergence des montants au niveau du coût de construction entre SSL et les chiffres annoncés par le Gouvernement du Canada? Vous indiquez que le coût de construction s'élève à 2,2 milliards de dollars alors que SSL indique 2,15 milliards de dollars.

La divergence provient de la méthode de calcul. Basé sur l'information publiée par le Groupe SSL, le coût de conception et de construction du Projet s'élève à 2,15 milliards de dollars. Le gouvernement du Canada, inclue les coûts de conception et de construction qui tiennent compte également du coût de développement de la soumission, le coût du « véhicule de titrisation » *(« Special purpose vehicle »)* et la déduction de certains intérêts. Ce qui s'élève à un coût total de 2,24 milliards de dollars.

Q5. Comment expliquez-vous la divergence des montants au niveau du coût des investissements initial de SSL et les chiffres annoncés par le Gouvernement du Canada? Vous indiquez que le coût de financement s'élève à 954 millions de dollars alors que SSL indique des investissements initiaux de 2,5 milliards de dollars.

Le 2,5 milliard de SSL représente l'investissement initial de SSL et de ses investisseurs dans le projet. Ces investissements ne représentent pas le coût de financement du projet. Les coûts de financement du projet représentent la balance des investissements qui sera chargé au Gouvernement du Canada qui a été rendu public.

Q6. Quels étaient les coûts des deux autres soumissions ?

Il n'est pas possible de divulguer l'information concernant le contenu et le coût des deux autres soumissions, puisqu'il s'agit de renseignements commerciaux confidentiels.

Q7. Que se passe-t-il si le partenaire privé dépassait les coûts prévus pour le Projet?

Dans le contexte d'un partenariat public-privé, les surpassements de coûts représentent un risque assumé par le partenaire privé et donc ce dernier est responsable de mener à bien le projet à l'intérieur de l'enveloppe allouée.

Toutefois, tel que précisé dans l'entente, certains évènements ou circonstances pourraient donner lieu à des compensations financières tel que la découverte de sols contaminés inconnus, de matières dangereuses ou d'espèces animales protégées, une imprécision dans les données techniques garanties ou la non-disponibilité des biens immobiliers. Ces évènements sont décrits dans l'entente.

Enfin, tel que stipulé dans l'entente, pendant la durée de l'entente de partenariat, le Canada pourrait, à ses frais, demander certaines modifications au partenaire privé tel que des modifications aux spécifications techniques, etc.

Q8. Allez-vous rendre publique l'information relative aux divers coûts associés au Projet tels que les salaires, le coût des études, l'acquisition de terrains, etc. ?

En plus des coûts du projet précisés dans le communiqué de presse, le document d'information et la présentation technique, un rapport d'optimisation des ressources et une ventilation des coûts plus détaillées seront publiées sur le site internet d'INFC à l'automne 2015.

Q9. Est-ce possible d'avoir une copie des documents du processus d'approvisionnement tels que la demande de propositions et l'entente de partenariat entre le gouvernement et SSL?

Oui, le gouvernement finalise présentement ces informations.

La demande de propositions sera disponible sur le site internet de TPSGC (https://achatsetventes.gc.ca/) d'ici l'automne 2015.

L'entente de partenariat sera affichée sur le site internet d'INFC dès que la traduction sera terminée, mais la date de publication n'est pas connue pour le moment.

Q10. Quel est l'avantage du mode d'approvisionnement en PPP par rapport au modèle traditionnel dans le cas du Projet?

Les partenariats public-privé (PPP) sont une approche d'approvisionnement d'infrastructure publique à long terme et basé sur la performance qui permet au gouvernement de tenir le secteur privé responsable des biens publics tout au long de leur cycle de vie prévu. Les PPP transfèrent la majeure partie des risques associés au développement de l'infrastructure (tels que les dépassements de coûts, les retards, l'entretien imprévu et/ou les vices cachés associés aux biens) au secteur privé incitant ainsi le partenaire privé à respecter les coûts et les échéanciers prévus.

L'analyse d'optimisation des ressources démontre que ce mode d'approvisionnement permettrait d'économiser une valeur actuelle nette d'approximativement 33,7 % par rapport au coût total du projet qui serait engendré dans une situation où le projet serait effectué en mode traditionnel.

Q11. Quel sera le rôle du gouvernement du Canada maintenant que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent est nommé comme partenaire privé pour le projet du nouveau pont?

Le gouvernement du Canada s'assurera de la saine gestion et veillera au respect des exigences de l'entente de partenariat. Il continuera à assurer la pleine collaboration avec ses partenaires dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Q12. Plusieurs des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent proviennent de l'international. Est-ce que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent a l'obligation d'engager des travailleurs québécois et canadiens? Est-ce qu'il y a un quota de déterminé?

Le contrat ne prévoit pas de quota de travailleurs québécois ou canadiens. Cependant, il faut se rappeler que SNC Lavalin a son siège social à Montréal et que l'entreprise beauceronne Groupe Canam, qui possède deux importantes usines à Québec et à Laval, a été identifiée comme fournisseur d'acier pour la superstructure du nouveau pont Champlain.

D'autres ententes ont aussi été conclues entre SSL avec des entreprises québécoises, notamment avec EBC Inc., basée à Québec avec les bureaux à Brossard et à Montréal pour certains aspects de la construction de l'ouvrage et BPDL située à Alma pour des pièces en béton précontraint qui seront fabriquées à Drummondville.

Ces exemples démontrent sans aucun doute que la construction de ce projet aura des retombées économiques importantes pour les entreprises et les travailleurs du Québec et partout ailleurs au Canada.

Le partenaire privé doit également s'engager à faire des efforts pour embaucher et former des apprentis canadiens pour promouvoir le recours aux apprentis dans le cadre de marchés fédéraux en construction.

Q13. Qui est imputable du projet? Qui blâmerons-nous si le projet ne comble pas les attentes?

Le gouvernement du Canada continue d'être le promoteur du projet et prendra toutes les mesures nécessaires pour s'assurer du respect des exigences de l'entente de partenariat.

Les contrats en PPP et les paiements au partenaire privé sont basés sur la performance, ce qui signifie que la performance de l'infrastructure sera suivie tout au long de la période d'exploitation et

une portion du paiement au partenaire privé peut être retenue en tout temps advenant que le résultat n'atteigne pas les exigences au niveau de la performance visée. Par exemple, le non-respect des exigences prévues à l'entente de partenariat ou de l'évaluation environnementale au niveau des seuils de bruit ou de qualité de l'air, de la circulation, de la livraison des différentes étapes du Projet, etc.

Q14. De quelle façon le gouvernement du Canada s'assurera que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent respectera toutes les exigences techniques de l'entente?

Le gouvernement du Canada s'assurera de la saine gestion et veillera au respect des exigences de l'entente de partenariat. Il continuera à assurer la pleine collaboration avec ses partenaires dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

De plus, ARUP, dans son rôle d'ingénieur du donneur d'ouvrage, fournira au gouvernement du Canada des conseils techniques afin de garantir la conformité aux exigences du gouvernement du Canada dans le cadre du projet.

Par ailleurs, suite à un processus de sélection indépendant par le Gouvernement du Canada, SSL a retenu les firmes Stantec et Ramboll à titre d'ingénieur indépendant parmi la liste de firmes préqualifiées par le Gouvernement du Canada. Le mandat de l'ingénieur indépendant consiste à vérifier la conformité des travaux aux exigences techniques spécifiées dans l'entente de partenariat lors des étapes de conception et de construction ainsi que pendant les cinq premières années d'exploitation et d'entretien du nouveau corridor.

D'autres mécanismes de supervision ont également été mis en place, notamment la préparation de rapports financiers et techniques périodiques sur l'avancement du projet, des comités de suivi, la participation des partenaires au processus d'approbation des plans et travaux, la mise en place d'une ligne téléphonique pour obtenir la rétroaction du public et l'obligation d'informer le Canada des suites données à chaque appel.

AUTRES QUESTIONS

Coût du projet

Q15. Il y a souvent eu des dépassements de coûts au cours des dernières années dans des projets d'infrastructures au Québec. Qu'arrivera-t-il si c'est aussi le cas pour le nouveau pont Champlain?

The project agreement for the NBSLC is a fixed price and clearly establishes potential compensation events, which are outside the control of the private partner and for which he could be compensated. Any other costs or cost overruns are the responsibility of and will be absorbed by the private partner. This approach is standard in public-private partnerships and is one of the benefits of this approach.

Q16. Comment se feront les paiements au Partenaire privé et sur quelle fréquence?

Durant la période de construction, trois paiements auront lieu lorsque des jalons importants seront atteints, soit 500 M$ lorsque 50 % des travaux sont exécutés (automne 2017), 700M$ lors de la

mise en service du pont (1er décembre 2018) et 500 M$ lors de la mise en service du corridor (31 octobre 2019).

Une fois que les différentes infrastructures seront en service, des paiements mensuels se feront pour l'entretien, l'exploitation et la réhabilitation des nouvelles infrastructures.

Des paiements mensuels en capital se feront également afin de couvrir des dépenses de financement liées aux dettes et intérêts encourus. Des paiements seront encourus sur une période de 30 ans.

Les paiements mensuels moyens durant la période d'exploitation et d'entretien s'élèvent à $6,73M$ sur une période de 30 ans.

Q17. Combien du capital privé est à risque?

Le coût total de construction s'élève à 2,25 M$. Durant la période de construction, trois paiements auront lieu lorsque des jalons importants seront atteints, soit 500 M$ lorsque 50 % des travaux sont exécutés (automne 2017), 700M$ lors de la mise en service du pont (1er décembre 2018) et 500 M$ lors de la mise en service du corridor (31 octobre 2019). Le partenaire privé, soit SSL, devra assumer tous les coûts de construction jusqu'à ce que chacun de ces paiements lui soit versé. Le solde des paiements en capitaux sera effectué tout au long de la période d'opération restante de 30 ans.

Q18. Quels sont les coûts pour la planification du Projet et comment se fera la gestion de projet?

La gestion du projet est assurée par le gouvernement du Canada, par l'entremise d'Infrastructure Canada et de Travaux Publics et Services gouvernementaux Canada. Le coût de gestion du projet est estimé à 66,7 M$. Le gouvernement du Canada s'assurera de la saine gestion et veillera au respect des exigences de l'entente de partenariat. Ces coûts comprennent, entre autres, les salaires des équipes dédiées au Projet, les coûts d'opération, etc.

Les coûts de planification et de développement comprennent les contrats externes techniques, financiers et légaux pour appuyer l'approvisionnement pour le projet. Ces coûts comprennent également les ententes avec les tiers (par exemple : Hydro Québec, la Sureté du Québec), les honoraires payées aux deux consortiums non retenus.

Enfin, les coûts d'acquisition de terrains sont pour les terrains privés et publiques.

Q19. Pourquoi les paiements au PP font-ils l'objet d'indexation?

L'indexation de certains paiements constitue une pratique courante dans le contexte d'ententes qui s'échelonnent sur plusieurs années.

Questions et réponses : Gestion environnementale

Q20. Avez-vous évalué les impacts au niveau de l'environnement? Qu'est-ce qui est prévu comme mesure de mitigation?

Oui. Plus de 200 mesures d'atténuation identifiées lors de l'évaluation environnementale ont été incorporées dans l'entente de partenariat, incluant des mesures d'atténuation au niveau du bruit, de la qualité de l'air, la compensation de gaz à effet de serre et la compensation pour la perte d'habitat de poisson et de milieux humides causées par la construction du Projet.

Une surveillance environnementale pour le bruit et la qualité de l'air sera effectuée tout au long des travaux pour s'assurer que SSL respecte les seuils établis lors de l'évaluation environnementale. Pour les zones sensibles au bruit, des murs antibruit seront installés avant les travaux.
La compensation de 60 600 tonnes de gaz à effet de serre générés pendant la construction est prévue dans le cadre du Projet.

Enfin, des exigences techniques ont été prévues dans l'entente de partenariat afin de minimiser la pollution lumineuse et la consommation d'énergie et assurer la sécurité routière.

Q21. À votre connaissance, quel est le volume de sol contaminé?

The authority has estimated that 46,700m3 of contaminated soil would need to be managed for the construction of the New Champlain bridge corridor. However, since the amount of excavated materials is dependent on the final highway plans to be developed by SSL, this number will be revised as plans are finalized.

Questions et réponses : Entente de partenariat public-privé (PPP)

Q22. À partir de quels critères le gouvernement du Canada s'est-il basé pour sélectionner le Groupe Signature sur le Saint-Laurent?

Les propositions en réponse à la demande de propositions ont été évaluées selon des critères techniques et financiers. Les critères incluaient, entre autres, la gestion de l'échéancier de projet, l'approche de conception et de construction, la durabilité des ouvrages, les plans d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, les mesures assurant le respect des critères architecturaux, et la robustesse du plan de financement.

Suite à une analyse rigoureuse, la proposition du Groupe Signature sur le Saint-Laurent a été retenue puisque celle-ci était techniquement conforme et celle qui présentait le meilleur prix pour les contribuables.

Q23. Quelle est la portion d'entreprises canadiennes faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent?

Le partenaire privé est une entité constituée au Canada ayant son siège social dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les membres principaux sont :

- SNC-Lavalin
- ACS Infrastructure
- HOCHTIEF PPP Solutions
- Dragados
- Flatiron Construction
- Groupe MMM
- TY Lin International
- International Bridge Technologies

Q24. Maintenant que l'entente de partenariat est signée avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, quels seront les recours du gouvernement du Canada si le partenaire privé ne respecte pas l'une des exigences de l'entente de partenariat?

L'Entente de partenariat prévoit deux conséquences importantes au non-respect par le partenaire privé de ses obligations.

Premièrement, dans certaines situations de non-respect, le partenaire privé pourrait subir des déductions importantes de ses paiements. En effet, le mécanisme de paiement prévu par l'entente de partenariat a été structuré afin d'inciter le partenaire privé à respecter ses obligations. Deuxièmement, dans le cas d'un non-respect majeur ou répété, le partenaire privé peut être mis en défaut en vertu du contrat et, suivant le processus prévu à cet effet dans l'entente de partenariat, ce défaut pourrait entrainer la résiliation de l'entente.

Il est aussi important de noter que le partenaire privé est responsable pour tous dommages qui pourraient être causés aux tiers engendrés par ses activités dans le cadre du projet.

Finalement, un processus de règlement des conflits a été intégré dans l'entente afin de régler rapidement des difficultés qui pourraient survenir entre les deux parties.

Q25. SSL sera responsable de l'infrastructure pendant combien de temps?

Suite à la mise en service du corridor, le partenaire privé sera responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation pour une période de 30 ans.

Q26. Que se passe-t-il si les critères de performance en matière de livraison ne sont pas respectés par SSL?

Des pénalités financières peuvent être données suite au non-respect de certains critères de performance. Par exemple, en cas de retard dans la mise en service du nouveau pont après le 1er décembre 2018, des pénalités de 100 k$ par jour de retard sont exigées la première semaine et 400 k$ par jour après la première semaine pour un maximum de 150 M$. Concernant les retards liés à la mise en service du corridor après le 31 octobre 2019, des pénalités de 15 k$ par jour de retard sont prévues jusqu'à un maximum de 5,5 M$.

Des pénalités sont également prévues en cas de non-respect des normes liées au bruit dans une zone sensible, soit 4 000 $ après 30 mins, ensuite 150 $/5 mins pour les 120 minutes suivantes et 300 $/5 mins pour les minutes subséquentes.

Q27. Comment est-ce que les pénalités concernant le retard dans la mise en service du nouveau pont ont été déterminées?

Des pénalités financières peuvent être émisses advenant un retard dans la mise en service du nouveau Pont, soit 100 000 $/jour pour la première semaine de retard et 400 000 $/jour après la première semaine de retard jusqu'à un maximum de 150 M$.

Ces montants sont basés sur les estimations des coûts d'entretien du Pont Champlain actuel. Depuis 2009, le gouvernement du Canada a approuvé plus de 1 G$ dans le maintien de la sécurité du corridor du pont Champlain. Si le nouveau pont n'est pas ouvert à temps, des fonds additionnels doivent être disponibles pour maintenir la sécurité du pont actuel.

Q28. Quelle est la procédure prévue pour la résolution de différends entre les parties dans la convention relative au Projet?

Une procédure détaillée de résolution des différends est prévue à l'entente de partenariat. Celle-ci comprend une étape de négociation; médiation et d'arbitrage.

Questions et réponses spécifiques: Groupe Signature sur le Saint-Laurent

Q29. La Commission Charbonneau déposera son rapport à l'automne prochain. Qu'arrivera-t-il si l'une ou l'autre des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent est mentionnée dans ce rapport?

Si des préoccupations sont soulevées au sujet d'une ou des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent, nous pourrons approfondir les examens et mettre en œuvre des mesures administratives pour ce contrat. Si on soupçonne que des actes répréhensibles ont été commis par une ou des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent, le gouvernement n'hésitera pas à prendre les mesures qui s'imposent, y compris une demande d'enquête officielle auprès de la Gendarmerie royale du Canada ou du Bureau de la concurrence.

Q30. SNC-Lavalin fait partie du consortium Groupe Signature Saint-Laurent qui a été privilégié pour construire le nouveau pont Champlain. Qu'arrivera si la compagnie est reconnue coupable des chefs d'accusation qui pèsent contre elle pendant la construction? Et durant la phase d'exploitation?

Il s'agit d'une question hypothétique. Le contrat prévoit des mesures de contrôles rigoureuses pour chacun des jalons du projet de même que de larges pouvoirs de vérification discrétionnaire. Si le Ministère le juge nécessaire et ce peu importe la raison, nous n'hésiterons pas à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les intérêts des Canadiens et Montréalais sont protégés.

Q31. Outre les actes criminels, pour quelles autres raisons le Canada pourrait-il mettre fin au contrat de partenariat?

Le Canada pourrait résilier l'entente de partenariat suite à un évènement de manquement qui n'a pas été remédié au cours d'une période prescrite.

Ces événements de manquement sont détaillés dans l'entente de partenariat. Par exemple, ceci pourrait se produire en cas d'insolvabilité du partenaire privé, l'abandon des travaux du Projet, non-renouvellement par le partenaire privé des assurances exigées, l'échec du partenaire privé à atteindre l'achèvement substantiel du pont ou la date d'achèvement substantielle totale à l'intérieur de 12 mois suivant leurs dates cibles d'achèvement substantiel respectifs, etc.

Il existe aussi la possibilité de résilier pour des motifs autres qu'un évènement de manquement, par exemple pour des motifs de force majeure.

Q32. Pour quelles raisons le gouvernement du Canada a retenu Groupe Signature Saint-Laurent l'an dernier parmi les trois proposants alors qu'une enquête policière était déjà en cours contre SNC-Lavalin?

TPSGC a mis en place un processus d'approvisionnement exemplaire excédant les meilleures pratiques en matière de partenariats public-privé et de grands approvisionnements de l'État. Suite à ce processus d'approvisionnement équitable, ouvert et transparent, SSL a été sélectionné pour réaliser le projet.

Le Cadre d'intégrité de TPSGC est fondé sur les condamnations et les plaidoyers de culpabilité avec absolution conditionnelle ou inconditionnelle. Les fournisseurs, de même que les membres de leur conseil d'administration et leurs sociétés affiliées, qui ont été condamnés ou ont reçu une absolution conditionnelle ou inconditionnelle au cours des 10 dernières années, au Canada ou à l'étranger, à l'égard d'infractions prévues par le Cadre d'intégrité, ne peuvent pas conclure de contrats ni de baux avec TPSGC, à moins que cela ne soit dans l'intérêt du public.

Q33. Quel sera le rôle de SNC-Lavalin au sein du Groupe Signature Saint-Laurent?

SNC-Lavalin est une des actionnaires de la compagnie créée par Groupe Signature Saint-Laurent pour livrer le projet. SNC-Lavalin occupera également un rôle dans la construction et l'entretien du Corridor.

Questions et réponses : Site Leber

Q34. Devez-vous absolument utiliser le secteur du Site Leber pour le projet?

Oui. Nos ingénieurs se sont penchés sur d'autres options afin d'éviter ce secteur, mais compte tenu du manque d'espace dans cette portion de l'île des Sœurs, les options étaient limitées et non viables. En concertation avec des représentants de la ville de Montréal, nous avons donc déterminé que le tracé optimal du nouveau pont doit passer par secteur du site LeBer.

Q35. C'est décevant d'apprendre que les vestiges seront retirés du site. Ne perdons-nous pas un morceau de notre patrimoine?

Une portion des vestiges resteront sur place, ceux-ci seront recouverts d'un matériel de protection, et seront enterrés. La construction du projet se fera au-dessus de ce dernier. Les vestiges qui ont été sélectionnés pour être retirés du site seront remis à la ville de Montréal qui décidera ensuite de leur utilisation.

La collection d'artéfacts trouvée lors des fouilles sera retournée à la Ville et pourra faire l'objet d'expositions qui permettront aux citoyens d'en apprendre davantage sur le site LeBer et sur l'histoire de Montréal lors du régime français. Aussi dans le cadre du présent mandat, un relevé 3D du site a été réalisé et pourrait être utilisé pour effectuer une reconstitution (ou interprétation) de la ferme LeBer. Ceci est possible par le fait que le site Leber ait été mis complètement au jour par les présentes fouilles.

Quant aux restes humains, aucune sépulture n'a été trouvée sur le site Leber, et ce durant toutes les fouilles ayant été effectuées à cet endroit. La sépulture d'un enfant avait été découverte à proximité du site en 1995; cette sépulture fut retirée du site et réinhumée en collaboration avec les Mohawks de Kahnawake lors de la découverte. Ce site est exclu de la zone des travaux du nouveau pont Champlain tel qu'exigé par l'Évaluation environnementale du projet.

Questions et réponses : Autres

Q36. Le 12 juin dernier, le projet de Loi 38 a été adopté permettant à la Caisse de dépôt et placement de réaliser des projets d'infrastructures publiques clés liées au transport en commun, dont un nouveau système léger sur rail sur le nouveau pont Champlain. Est-ce que le gouvernement du Canada est en pourparlers avec la Caisse de dépôt à ce sujet?

Le transport collectif est du ressort du gouvernement du Québec. Pour toutes questions à ce sujet, nous vous invitons à communiquer directement avec eux.

Le gouvernement du Canada s'est engagé, à la demande du gouvernement du Québec, à dédier le corridor central au transport collectif dans le cadre du projet du nouveau pont pour le St-Laurent. Ce corridor central réservé au transport collectif est conçu sous forme hybride afin d'accueillir des autobus et éventuellement un système léger sur rail (SLR).

Le gouvernement du Canada continuera de collaborer étroitement avec le gouvernement du Québec, les Ville de Montréal et de Brossard pour veiller à ce que le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent réponde aux besoins de la région du Grand Montréal en matière de transport.

Q37. Est-ce que le Fonds pour le transport en commun (FTC) annoncé dans le budget de 2015 pourrait être utilisé pour le projet de système léger de train sur rail (SLR) prévu sur le nouveau pont Champlain? Est-ce que la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) agirait au même titre que les partenariats public-privé (PPP)?

Le 18 juin 2015, le Premier ministre, M. Stephen Harper, a annoncé plus de détails sur le nouveau Fonds pour le transport en commun qui offrira un soutien permanent et important à des projets de transport en commun de grande envergure qui permettront de réduire la congestion routière et les temps de déplacement et qui auront de vastes retombées économiques et sociales dans les plus grandes villes canadiennes.

Pour qu'un projet soit admissible au soutien offert dans le cadre du Fonds, le total des coûts admissibles estimés liés à ce projet doit être d'au moins un milliard de dollars. Les contributions fédérales à même le Fonds pourront allier jusqu'à 33,3 p. 100 des coûts admissibles totaux et mettront à profit le savoir-faire, l'innovation et le financement du secteur privé et d'autres mécanismes de financement. Plus de précisions sur les modalités du programme et le processus de présentation des demandes seront communiquées d'ici l'automne 2015.

Q38. Est-ce que le gouvernement fédéral est conscient que les travaux sur l'autoroute 15 dans le cadre du nouveau pont Champlain risquent d'endommager le Canal de l'aqueduc qui alimente la ville de Montréal en eau potable? Est-ce que le gouvernement fédéral va payer pour les travaux de la ville de Montréal pour protéger le canal?

Dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont Champlain, le gouvernement du Canada collabore étroitement avec la ville de Montréal afin de mettre en place des mesures d'atténuation appropriées pour protéger le Canal de l'Aqueduc durant les travaux.

Les mesures d'atténuation pour protéger le Canal de l'Aqueduc lors des travaux sont intégrées aux exigences techniques du projet que le partenaire privé devra respecter. Le gouvernement fédéral va payer pour toutes mesures d'atténuation pour protéger le Canal de l'Aqueduc lors des travaux qui sont intégrés aux exigences techniques du projet que le partenaire privé devra respecter.

Concernant le projet de la ville de Montréal qui consisterait à remplacer une partie du Canal par des canalisations souterraines, cela ne fait pas partie du Projet car il n'est pas lié aux travaux de réfection et d'élargissement de l'autoroute.

Si la Ville de Montréal souhaite obtenir l'appui financier du gouvernement du Canada concernant le projet de canalisation de l'aqueduc Atwater, celle-ci peut effectuer une demande de priorisation à la province de Québec en vertu du nouveau Fonds Chantiers Canada.

Q39. Plusieurs projets d'envergure seront réalisés simultanément dans la région métropolitaine. Comment sera gérée la circulation?

INFC et SSL collaborent étroitement avec leurs partenaires de Mobilité Montréal pour une coordination efficace des travaux de manière à minimiser l'impact sur les citoyens. Le Comité Mobilité Montréal Turcot-NPSL, mis en place sous l'égide de Mobilité Montréal, a pour mandat de coordonner les travaux des différents projets dans le corridor du Projet de façon à minimiser leurs impacts sur la circulation routière. La Ville de Montréal, le Ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Brossard, Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée, la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil ainsi que les fournisseurs de services d'urgence sont membres de ce comité.

Q40. Quels sont les risques encourus par le Canada concernant le besoin de relocaliser certains services d'utilité publique dans le cadre du Projet?

Le partenaire privé est responsable du déplacement des services d'utilité publique, mais doit d'abord s'entendre et se coordonner avec les propriétaires des services d'utilité publique.

Le Partenaire Privé est aussi responsable de s'assurer de l'exactitude de l'emplacement des lignes enfouies, jusqu'à concurrence de 2 m, tel qu'indiqué sur les plans approuvés par le Canada. Dès lors, c'est le Canada qui devient responsable du risque au-delà de 2 mètres.

Q41. Will you transfer responsibility for the Montreal bridges to the Quebec government? Are discussions currently underway with the province?

The Government of Canada is prepared to discuss with the Quebec government the eventual transfer of responsibility of the Montreal bridges.

<u>Questions et réponses : Péage</u>

Q42. Quand est-ce que les détails sur le taux de péage seront connus par le public?

D'autres études et analyses devront avoir lieu avant qu'un taux de péage puisse être établi. Le gouvernement du Canada a déjà indiqué que plusieurs facteurs seront pris en considération pour déterminer le droit de péage, incluant les tarifs du marché dans la grande région de Montréal et les impacts sur la circulation.

Q43. Maintenant que le coût du projet est connu, quel sera le taux de péage? Est-ce qu'il y aura une contribution du gouvernement fédéral?

Le taux de péage n'a pas encore été déterminé. D'autres études et analyses devront avoir lieu avant qu'un taux de péage puisse être établi.

Q44. Qui assume le risque de péage?

Le Canada sera responsable des revenus de péage alors que SSL sera responsable de la conception, construction et exploitation des systèmes et de l'infrastructure de péage ainsi que de la gestion des comptes clients et de la perception des péages.

Q45. Est-ce que le PP déterminera les augmentations et les taux de péage?

Non, ceci ne relève pas de la responsabilité du PP.

Q46. Est-ce que le gouvernement imposera aussi un péage sur les ponts Jacques-Cartier et Honoré-Mercier?

Il n'est pas prévu actuellement d'imposer des droits de péage sur d'autres ponts fédéraux à Montréal.

Questions et réponses : Transport en commun (Provided by PMO)

Q47. Qu'est-ce que le Fonds pour le transport en commun?

Le Fonds pour le transport en commun (FTC) appuiera les travaux de construction et de remise en état exécutés dans le cadre de grands projets de transport en commun. Avec le Fonds, le gouvernement versera 750 millions de dollars sur deux ans à compter de 2017-2018, ainsi qu'un milliard de dollars par an par la suite pour appuyer des projets qui permettront de soulager la congestion et d'améliorer la mobilité des marchandises et des gens, ainsi que d'engendrer de vastes retombées économiques et sociales pour les villes canadiennes.

Le FTC est le plus vaste programme permanent du gouvernement consacré à l'infrastructure.

Q48. Quels sont les avantages du Fonds pour le transport en commun?

Le Fonds pour le transport en commun appuiera les activités de construction et de remise en état exécutées dans le cadre de grands projets de transport en commun qui permettront de réduire la congestion routière et les temps de déplacement et qui auront de vastes retombées économiques et sociales dans les plus grandes villes canadiennes. Grâce au Fonds, les investissements très nécessaires dans le transport en commun seront plus abordables et plus efficients puisqu'ils tireront profit du savoir-faire, du sens de l'innovation et du financement du secteur privé et d'autres mécanismes de financement.

Il sera également possible de financer dans une plus large mesure beaucoup d'autres projets d'infrastructure menés dans des municipalités du Canada dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada et du Fonds PPP Canada, notamment des projets de transport en commun de moins grande ampleur dans de petites communautés.

Q49. Qui pourra demander du financement? Comment et quand sera-t-il possible de faire la demande?

Le Fonds pour le transport en commun appuiera des projets de transport en commun à l'échelle provinciale et municipale. Plus de précisions sur les modalités du programme et sur le processus de demande seront communiquées à l'automne 2015.

Q50. Quels seront les critères de sélection des projets qui recevront un appui du Fonds pour le transport en commun?

Le Fonds pour le transport en commun appuiera les projets de transport en commun dont le total des coûts admissibles est de 1 milliard de dollars ou plus.

Le soutien fédéral sera attribué, au mérite, aux projets qui permettront :

- de nettement réduire la congestion urbaine et les temps de déplacement;
- de mettre à profit la participation et le savoir-faire du secteur privé tout en offrant un bon rapport qualité-prix aux contribuables;
- de favoriser les approches innovatrices en matière de financement, de structures de paiement et de modèles d'exécution.

Plus de précisions sur les modalités du programme seront communiquées à l'automne 2015.

Q51. Que fait le gouvernement du Canada pour s'assurer que les villes de toutes les provinces et de tous les territoires bénéficient de ce Fonds?

Le Fonds pour le transport en commun offrira des fonds nouveaux et importants pour des projets de transport en commun dont le total des coûts admissibles est d'un milliard de dollars ou plus. Ce faisant, il sera possible de financer dans une plus large mesure beaucoup d'autres projets d'infrastructure municipaux au Canada dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada et du Fonds PPP Canada, notamment des projets de transport en commun de moins grande ampleur dans de petites communautés.

Q52. A-t-on mené des consultations pendant l'élaboration du Fonds pour le transport en commun?

Le gouvernement du Canada a mené des consultations ciblées auprès d'intervenants clés afin d'explorer la possibilité de tabler sur les succès que le Canada a connus dans le cadre de partenariats publics-privés et de mieux tirer profit de méthodes de financement innovatrices dans la mise en place d'infrastructures publiques au Canada.

Parmi les intervenants consultés figurent des promoteurs de projets du secteur privé, des investisseurs et des représentants de fonds de pension de grandes institutions, des sociétés de transport en commun, la Fédération canadienne des municipalités et les gouvernements provinciaux.

Q53. À quel moment commencera-t-on à verser les fonds aux promoteurs de projets? Cela retardera-t-il les projets?

Les grands projets publics sont complexes et le calendrier des administrations qui les proposent, pour la planification, le développement du projet et l'approvisionnement, peut s'étendre sur de nombreuses années.

Le processus de demande sera lancé plus tard en 2015 pour permettre l'élaboration des projets et leur examen par PPP Canada avant l'année 2017-2018.

Le financement sera disponible à compter de l'année financière 2017-2018.

Le profil de financement n'aura pas d'incidence sur la capacité du gouvernement de s'engager à appuyer des projets et sur celle d'autres ordres de gouvernement à faire avancer ces projets à court terme. Le soutien fédéral sera fourni seulement lorsque les projets auront commencé et que les promoteurs auront engagé des dépenses.

Q54. Pourquoi PPP Canada est-il chargé de la prestation du programme?

Le gouvernement encourage le recours aux partenariats publics-privés (PPP) au Canada lorsque cette méthode d'acquisition offre le meilleur rapport qualité-prix.

PPP Canada Inc., une société d'État fédérale, est le fer de lance des efforts du gouvernement à cet égard. Le mandat de PPP Canada consiste à améliorer la réalisation d'infrastructures publiques en offrant aux contribuables un meilleur rendement, une plus grande rapidité et une meilleure reddition de comptes en ayant recours au modèle PPP.

La société PPP Canada possède de l'expérience dans le soutien des grands projets de transport en commun par l'entremise du Fonds PPP Canada et elle a la capacité de susciter la participation d'importants acteurs du secteur privé à la réalisation et au financement de projets d'infrastructure. Elle est bien placée pour appuyer des projets d'infrastructure offrant des approches innovatrices en matière de financement et de modèles de réalisation de projets.

Q55. En quoi consistent les partenariats publics-privés?

Un partenariat public-privé (PPP) est une relation contractuelle à long terme, établie dans le cadre d'un projet, entre une administration publique et le secteur privé, qui comprend les éléments suivants : l'intégration des multiples phases du projet (p. ex., conception, construction, financement, exploitation et entretien); le transfert du risque vers le secteur privé, qui met en jeu son propre capital; et les mécanismes axés sur le rendement. Dans le cadre d'un PPP, le secteur public demeure responsable du financement, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des immobilisations.

L'approche PPP permet d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix que l'approche traditionnelle en matière d'acquisition, puisque les avantages liés au transfert du risque et de la responsabilité de la réalisation du projet vers le secteur privé compensent les coûts plus élevés d'un financement par le secteur privé. Le financement du secteur privé durant la construction permet de veiller à ce que les projets soient réalisés à temps et en respectant le budget prévu, et le financement à long terme par le secteur privé incite ce dernier à fournir le rendement attendu pendant la période d'exploitation et d'entretien, puisque les paiements sont versés uniquement lorsque le secteur privé s'acquitte de ses responsabilités en matière de rendement.

Q56. Les projets de transport en commun peuvent-ils encore obtenir un financement dans le cadre des programmes du Nouveau Plan Chantiers Canada?

Les provinces, territoires et municipalités peuvent continuer à présenter des demandes de financement pour leurs projets prioritaires de transport en commun dans le cadre des programmes du Nouveau Plan Chantiers Canada et du Fonds PPP Canada. Les projets de transport en commun sont encore une catégorie d'immobilisations admissible dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence.

En ciblant le soutien des grands projets de transport en commun avec le Fonds pour le transport en commun, le gouvernement fait en sorte que davantage de fonds soient disponibles pour divers autres projets d'infrastructure dans des municipalités de partout au Canada dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada et du Fonds PPP Canada, notamment des projets de transport en commun de moins grande envergure dans de petites communautés.

Q57. Serait-il possible qu'un important projet de transport en commun obtienne un financement provenant à la fois du nouveau Fonds pour le transport en commun et du Nouveau Plan Chantiers Canada?

Oui. Dans le cas du Fonds pour le transport en commun, la contribution maximum provenant de toutes les sources du gouvernement fédéral, y compris des programmes du Nouveau Plan Chantiers Canada, est égale au tiers (33,3 p. 100) du total des coûts admissibles d'un projet.

NOTES D'ALLOCUTION POUR

L'HONORABLE DENIS LEBEL

MINISTRE DE L'INFRASTRUCTURE, DES COLLECTIVITÉS ET DES AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES, ET MINISTRE DE L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU CANADA

POUR LES RÉGIONS DU QUÉBEC

PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

CÉRÉMONIE DE LA PREMIÈRE PELLETÉE DE TERRE

MONTRÉAL (QUÉBEC)

LE 19 JUIN 2015

La version prononcée fait foi

Bonjour à tous et merci d'être avec nous aujourd'hui.

Tout d'abord, j'aimerais saluer le ministre Poëti, les maires Coderre, St-Hilaire et Leduc, ainsi que les maires Parenteau et Dorais des arrondissements de Verdun et du Sud-ouest respectivement. Merci d'avoir répondu à mon invitation et d'être présents aujourd'hui afin de souligner un moment historique pour la grande région de Montréal.

I would also like to welcome Mr. Robert Card, CEO, SNC-Lavalin, Mr. Ricardo Martin de Bustamante, CEO, Dragados North America, Mrs. Nuria Haltiwanger, CEO of ACS Infrastructure North America and Mr. Mike McGuinty, President of HOCHTIEF PPP Solutions North America Inc..

Lorsque j'ai lancé le projet du nouveau pont Champlain en octobre 2011, plusieurs étaient très sceptiques envers le gouvernement du Canada et sa capacité à mettre en place un projet aussi colossal en si peu de temps. Et pourtant, nous continuons de rencontrer chaque délai que nous nous sommes fixés.

En un peu plus de trois ans et demi, notre gouvernement a complété une vaste et rigoureuse étude environnementale, déterminé la structure du projet avec un plan d'affaires robuste et fait construire une jetée-temporaire à l'Ile-des-Sœurs.

Depuis que j'ai annoncé en décembre 2013 que l'échéancier du projet est accéléré et que le nouveau pont Champlain sera mis en service en décembre 2018, notre gouvernement a défini les critères architecturaux et de durabilité de l'ouvrage.

Nous avons aussi mené un processus d'approvisionnement exemplaire, à la fois ouvert, équitable et transparent et qui a mené aujourd'hui à la signature d'une entente de partenariat avec le *Groupe Signature sur le Saint-Laurent*.

Depuis ma dernière conférence de presse le 15 avril dernier lorsque j'ai annoncé que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent avait été retenu à titre de proposant privilégié, beaucoup d'efforts ont été faits par mon gouvernement et le consortium afin de finaliser l'entente de partenariat et mettre la table pour les premières étapes de construction, tel que vous pouvez le voir à l'arrière de la scène.

J'ai été très heureux d'apprendre que l'entreprise beauceronne Groupe Canam, qui possède deux importantes usines à Québec et à Laval, a été identifiée comme fournisseur d'acier pour la superstructure du nouveau pont Champlain.

D'autres ententes ont aussi été conclues entre SSL avec des entreprises québécoises, notamment avec EBC Inc., basée à Québec avec des bureaux à Brossard et à Montréal pour certains aspects de la construction de l'ouvrage, dont cette jetée que vous voyez aujourd'hui, et BPDL située à Alma pour des pièces en béton précontraint qui seront fabriqués à leur usine de Drummondville.

These examples demonstrate beyond a doubt that the construction of this project will have substantial economic spinoff for businesses and workers in Quebec and everywhere else in Canada.

As a result of the outstanding collaboration and hard work of all the stakeholders involved, here we are today at the official ground breaking ceremony marking the start of work on one of the largest projects in North America. This great project is finally becoming a reality!

Mon gouvernement est toujours déterminé à ouvrir le nouveau pont Champlain à la circulation en décembre 2018. Nous avions prévu au départ que le reste du corridor, soit la réhabilitation de l'autoroute 15 et le nouveau pont de L'Île-des-Sœurs, serait complété en 2020. Or, nous serons maintenant en mesure de compléter le tout en 2019!

Je suis aujourd'hui en mesure de partager le coût du projet sans nuire au processus d'appels d'offres, et tel que promis c'est un plaisir pour moi de vous en informer maintenant.

Le coût total du projet, qui inclut la somme du contrat, les coûts de gestion, de planification et de développement du projet ainsi que les coûts d'acquisition de propriétés et terrains s'élève à 4,2 milliards de dollars.

De ce montant, la valeur du contrat octroyé à *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* est de 3,9 milliards de dollars, ce qui couvre la période de construction du corridor du nouveau pont Champlain de juin 2015 à octobre 2019, ainsi qu'une période subséquente d'exploitation et d'entretien et de réfection d'une durée de 30 ans.

Plus de détails sur ces coûts vous seront fournis lors d'un breffage technique tout de suite après cet événement.

Par ailleurs, je suis très heureux de vous informer que nous publierons d'ici quelques semaines un Rapport sur l'analyse de la valeur ajoutée, qui démontre que notre gouvernement a économisé 33,7% sur les coûts de projets en optant pour le mode PPP contrairement au mode traditionnel.

I am therefore very proud to confirm today that, even though we accelerated implementation of the project and even though we used the services of a committee of architectural experts, including a world-class architect, to recommend a design for the bridge, we are still within the budget we had established.

Mes amis, les travaux de construction afin de construire le pont ont débutés. Comme je l'ai toujours dit, le pont comprendra du péage, il se fera en partenariat public-privé et il y aura du transport collectif.

And it will be a beautiful bridge as we have all seen. There are many reasons to celebrate this important milestone.

En terminant, j'aimerais remercier les maires, le ministre Poëti et tous les autres intervenants qui, de par leur importante collaboration, ont permis de nous retrouver ici aujourd'hui.

Le chantier ne fait que débuter, mais nous continuerons à travailler tous ensemble dans ce même esprit de collaboration afin de livrer aux Québécois et aux Canadiens un nouveau pont Champlain dont ils seront fiers.

Merci. Thank you.

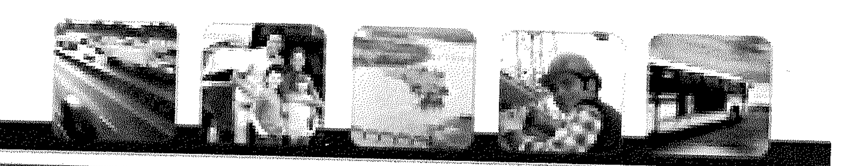
Gouvernement du Canada | Government of Canada

Canada



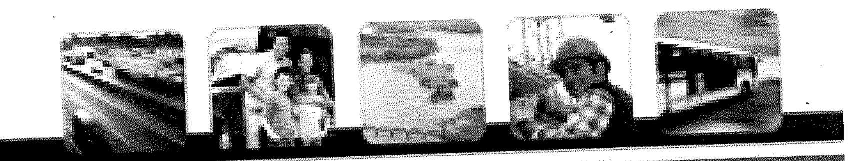
NEW CHAMPLAIN BRIDGE CORRIDOR PROJECT

Technical Presentation
June 2015



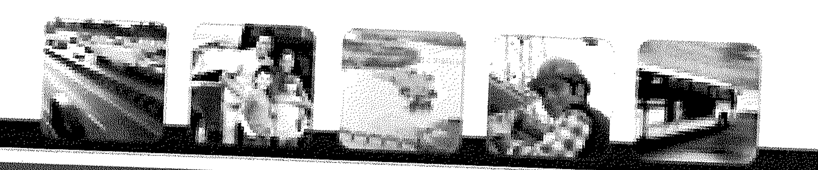
Presentation Outline

1. Project Scope
2. Commercial Component
3. Technical Component
4. Financial Component



Technical Presentation

Project Scope



Project Scope

MONTREAL

NEW ÎLE DES SOEURS BRIDGE

NEW CHAMPLAIN BRIDGE

ST. LAWRENCE

ÎLE DES SOEU

AUTOROUTE 15

WORK ON ÎLE DES SOEURS

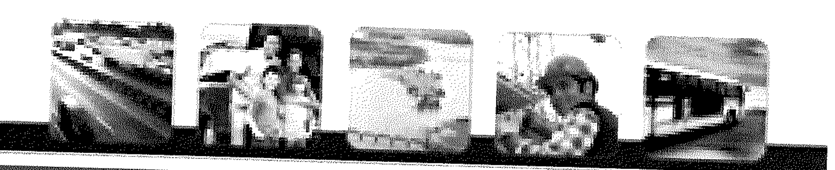
BROSSARD

EAST APPROACH



Technical Presentation

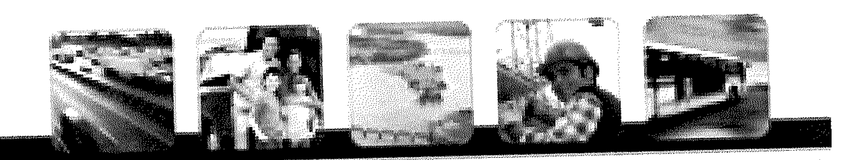
Commercial Component



Public-Private Partnership

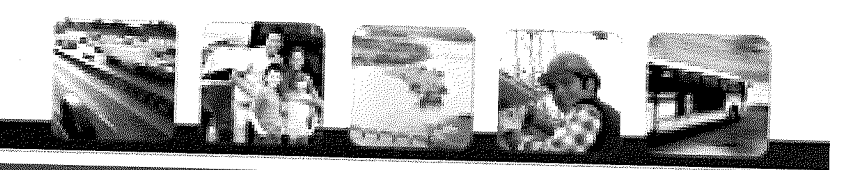
- **P3 procurement has a number of advantages**
  - Draws on the expertise of the private sector
  - Transfers risks from the public sector to the private sector
    - Cost overruns, delays and performance problems during the term of the agreement are not paid for by the government, and thus not by taxpayers
  - Takes the life cycle of the infrastructure into consideration
    - Project costs take into account the costs of construction, maintenance, operation and rehabilitation
  - P3 projects ensure that private capital is at risk, thus imposing discipline and capital market incentives

The Private Partner is remunerated based on its attainment of performance criteria defined by Canada



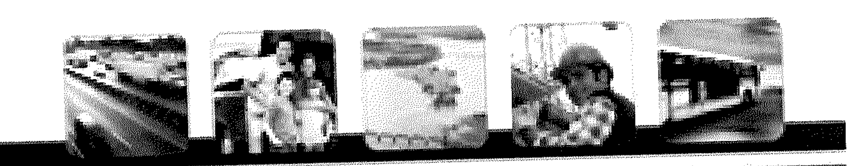
General Risk Distribution

Risks and Liabilities	Assigned to		
	SSL	Canada	Shared
Design and Construction	X		
Cost Overrun	X		
Timelines	X		
Acquisition of properties and real property interests		X	
Relocation of public infrastructure			X
Contaminated soil			X
Condition of assets at the end of the agreement	X		
Toll revenues		X	
Toll collection and management	X		



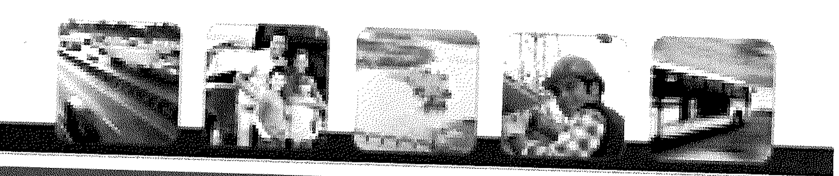
Commercial Details of the Project Agreement

- **Responsibilities of the private partner**
  - Project design, construction, financing, operation, maintenance and rehabilitation
- **Final Completion Date:**
  - **New bridge**: December 1, 2018
  - **Corridor**: October 31, 2019
- **Term of the Agreement**
  - Operating period of 30 years from the commissioning of the corridor, that is, until October 30, 2049
- **Operational responsibilities**
  - Highway 15 corridor: August 15, 2015 (approximately)
  - New bridge: As of December 1, 2018
  - Entire corridor: As of October 31, 2019



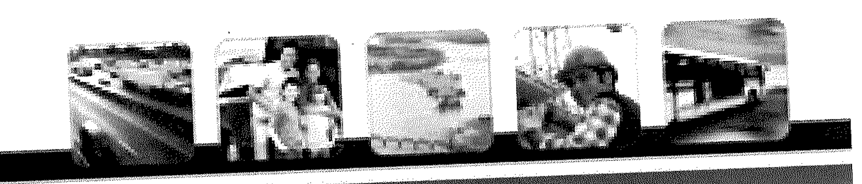
Commercial Details of the Project Agreement

- **Risk sharing mechanism with regard to contaminated soil**
  - Private Partner is completely responsible for removal costs up to a limit of 46,700 m^3
  - Private Partner and Canada share equally in disposal costs between 46,701 m^3 and 70,050 m^3
  - Private Partner is responsible for disposal costs beyond 70,051 m^3
- **Risk sharing mechanism with regard to utilities**
  - Private Partner is responsible for relocation of utilities
  - Private Partner is also responsible for the accurate location of buried utilities, up to a limit of 2 m, as indicated in the plans approved by Canada
- **As defined by the CSST, the Private Partner is the principal contractor for the worksite and is responsible for occupational health and safety on the worksite**



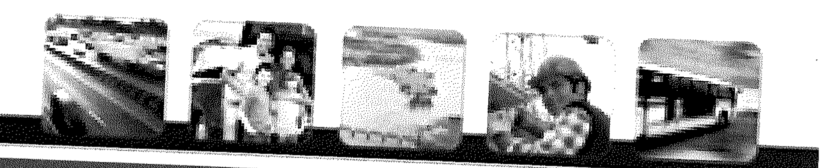
Commercial Details of the Project Agreement

- **Communications obligations of the Private Partner**
  - Establishing an Internet site and telephone line specific to the project
  - Informing citizens of all major work that could affect them (public information sessions and other mechanisms)
  - Communicating the mitigation measures implemented
- **Toll obligations of the Private Partner**
  - Design, construction and operation of tolling systems and infrastructure
  - Management of client accounts and collection of tolls (but not setting of toll rates)



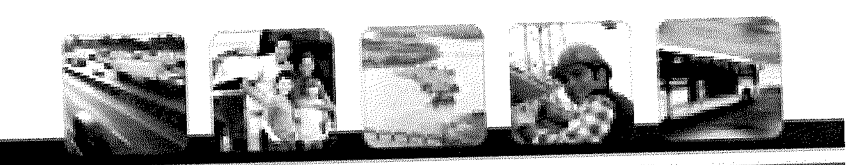
Commercial Details of the Project Agreement

- **Relief Event** – Some events or circumstances could lead to an extension to the project timelines
  - General strike, natural catastrophe, act of terrorism, lack of cooperation from a public partner
- **Compensation Event** – Some events or circumstances could result in financial compensation
  - Discovery of unknown contaminated soil, hazardous materials or protected animal species, error in guaranteed engineering data or non-availability of real property
- **Authority Changes** – During the term of the project agreement, Canada may, at its own costs, request certain amendments to the project agreement
  - Amendments to technical specifications, etc.



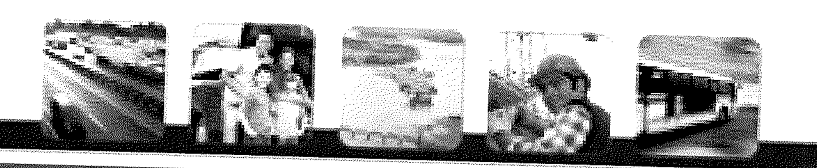
Technical Presentation

Technical Component



Environmental Management

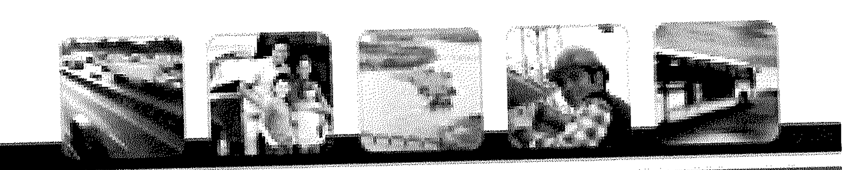
- More than 200 mitigation measures identified in the environmental assessment have been included in the project agreement
- Construction of the project involves compensation for the 60,600 tonnes of greenhouse gas generated during construction
  - Tree planting
  - Purchase of carbon credits
- Areas on both sides of Highway 15 and Highway 10 will be subject to environmental monitoring (noise and air quality) during construction
  - Noise barriers will be installed to protect areas identified as noise sensitive
- INFC will make arrangements to compensate for the loss of fish habitat and wetlands resulting from construction of the project



Projects to Offset Loss of Habitat

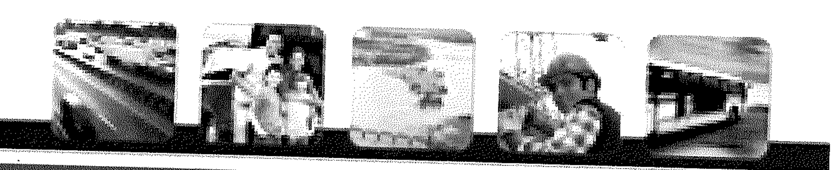
La Rivière-du-Nord
Lajemmerais
La Vallée-du-Richelieu
Lapierre Island[1]
Thérèse-De Blainville
Laval
Mirabel
Champlain Bridge
Champlain
Pointe Théoret
Deux-Montagnes
Montreal
Roussillon
Vaudreuil Rapids
Soulanges

*** Choice of preliminary project, real property rights for construction of these projects is being negotiated with owners**



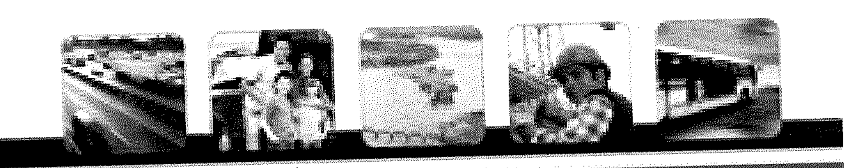
A Few Technical Details of the Project Agreement

- **Road and architectural lighting**
  - Low energy consumption - use of light emitting diode (LED) lighting
  - Accent the visual quality of the bridge at night
  - Minimize light pollution and ensure road safety
  - Take into account the surrounding lighting, including ambient light
- **Visual quality**
  - Full compliance with the specified design
  - Optimization of street furniture (signs, traffic lights, etc.) to keep urban panoramas visible to users of the corridor
- **Urban integration**
  - Harmonious insertion into the local urban landscape and into the project corridor as a whole
  - New geometry for the Atwater interchange, to allow for full access to the Sud-Ouest and Verdun boroughs
  - New layout for LaSalle Boulevard and Wellington Street
  - Extension of Gaétan-Laberge Boulevard to the north to create an urban boulevard



A Few Technical Details of the Project Agreement

- **Intelligent transportation systems and traffic management**
  - Real-time management of traffic in the corridor
  - Close coordination with MTQ, JCCBI, City of Montreal and AMT traffic managers
  - Information for travellers: real-time dissemination through regular and social media and on dynamic message signs
- **Sustainability**
  - Minimal useful life of 125 years
  - Use of stainless steel rebar in concrete at locations most exposed to de-icing salt
  - Use of high-performance concrete that will be more resistant to salt penetration, resistant to freeze-thaw cycles and resistant to abrasion
  - Implementation of high-performance drainage system (channeling of drainage water)
  - Use of a three-coat, high-performance paint system for steel components



Architectural Quality

The Government of Canada has gone beyond the model framework for Canadian P3 procurements by working closely with the design community for the bridge

Launch of the process to ensure architectural quality

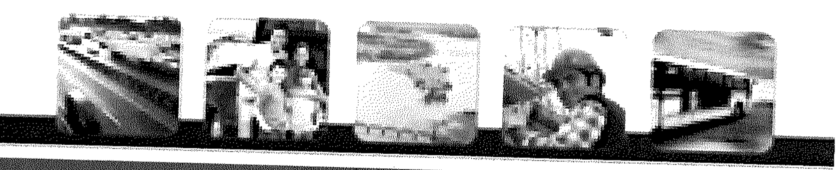
Architect with local sensitivity
(Claude Provencher)

ESTABLISHMENT OF ADVISORY COMMITTEE ON ARCHITECTURAL QUALITY

Flexibility in the use of materials

World renowned architect
(Poul Ove Jensen)

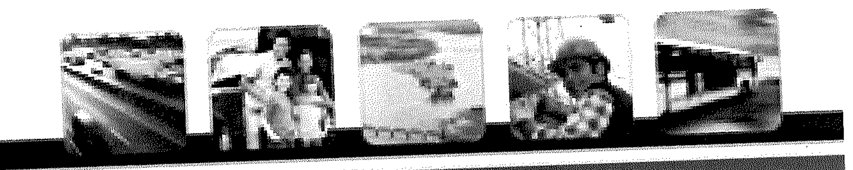
DEFINITION DESIGN
=
COMPLIANCE WITH THE VISION FOR THE BRIDGE PRESENTED BY MINISTER LEBEL IN JUNE 2014



Architecture of the New Bridge

Balance between rigidity and flexibility

- *Specified design*
- *Free choice in construction method and materials*

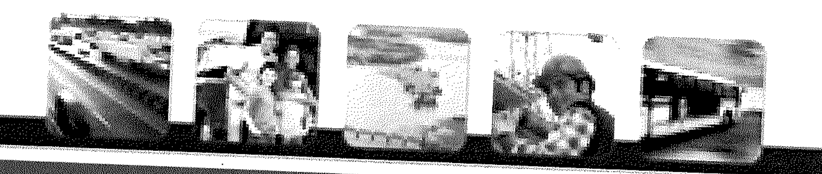


Architecture of the New Bridge

Position and spacing of spans

Minimum of 65 m





Architecture of the New Bridge

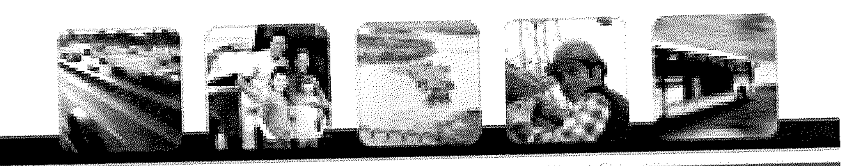
Height of tower

±5m

±5.5m

Position of cable stay anchorages

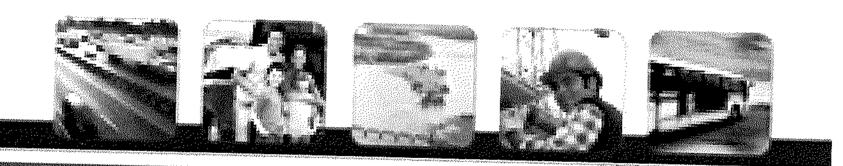
±4m



Public Transit

- **The Government of Canada is working with the Government of Quebec to ensure that the central corridor meets Quebec's technical requirements in terms of public transit**
- **The project agreement is flexible to facilitate future decisions with regard to public transit**
  - The central corridor reserved for public transit is a hybrid design which is able to accommodate buses and, potentially, a light rail system (LRT)
- **The shoulders of the two roadway decks are designed to allow for bus traffic during construction of a future LRT**





Traffic Management

- **A number of large-scale projects will be carried out simultaneously in the metropolitan region**
  - Turcot Interchange
  - New Champlain Bridge
  - Bonaventure Expressway
- **INFC and the Private Partner will work closely with all their Mobility Montreal partners to effectively coordinate the work, so as to minimize the impact on the public**
- **Establishment of the Mobility Montreal Turcot – NBSL Committee is intended to ensure strategic coordination among the various projects**

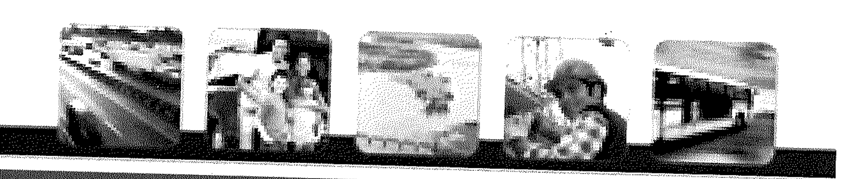


Highway 15

- Highway 15 will go from 4 to 6 lanes
- Specifications for linking the project to the Turcot Interchange are provided in the project agreement
- Appropriate planning of traffic management is provided for in the project agreement
- Urban integration coordinated with Montreal and the Verdun and Sud-Ouest boroughs



The Project will improve traffic flow and road safety, while responding to the urban integration principles expressed by the City of Montreal

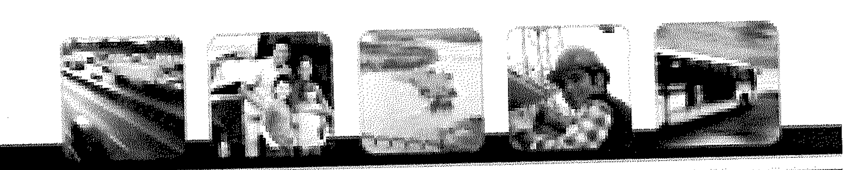


Highway 10

- Improvement of ramps on the South Shore, between Route 132 and Highway 10
- Reconstruction of the A10/A15/A20 interchange to optimize entrance to and exit from the new bridge
- Planning and design coordinated with the ministère des Transports du Québec

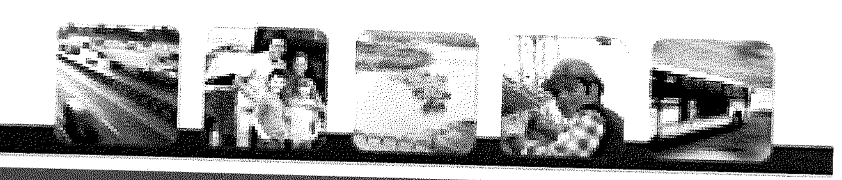


Addition of a multifunctional path directly linking Montreal and Brossard



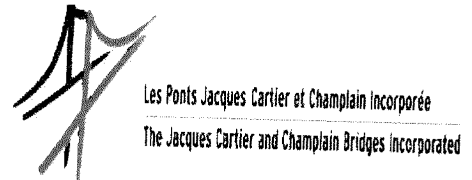
Property Management

- **167 properties required for the Project**
- **Majority of properties required for implementation of the project were acquired through mutual negotiation and, given the tight timeline for the Project, a certain number of properties belonging to the City of Montreal were acquired through expropriation**
  - 54 properties belonging to private parties, the JCCBI, Transport Canada and the City of Brossard were permanently acquired
  - 81 properties or rights belonging to the JCCBI, Transport Canada, Brossard, Montreal, Quebec and CN were temporarily acquired
  - 32 properties were acquired through expropriation (31 belonging to the City of Montreal and one belonging to a private party)
- **A number of rights will be returned once the Project is completed**
  - 63 properties (out of 167) will be returned once the Project is commissioned



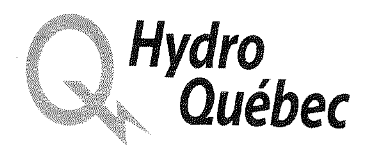
Collaboration

- **Prior to the design-construction phase, the Government of Canada negotiated agreements with:**



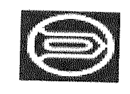






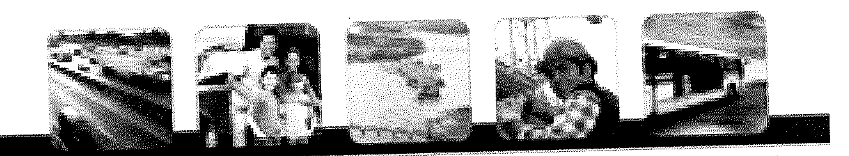
Transports
Québec





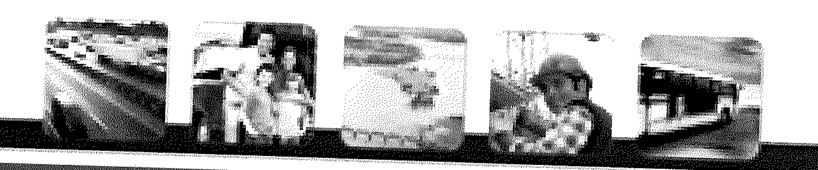
Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

- **These agreements support the way in which the parties work together in implementing the Project**
  - Preliminary work, such as relocation of infrastructure
  - Participation in the plan approval process
  - Terms and conditions for occupancy of the land required for the work
  - Making available the resources needed to support internal efforts dedicated to the Project, etc.



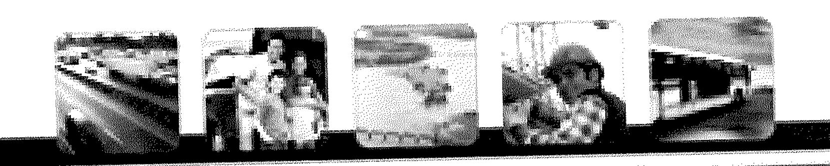
Technical Presentation

Financial Component



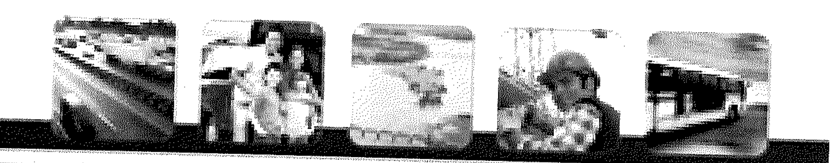
Procurement Process

- **Request for Qualifications (March 17 to May 7, 2014)**
  - 6 Respondents, representing major international firms (a total of 55 entities)
  - 3 qualified to participate in the Request for Proposals
- **Request for Proposals (July 18, 2014 to April 15, 2015)**
  - 9 series of commercial meetings with Proponents
  - 2 series of comments on drafts of the project agreement
  - February 11, 2015: Closing date for technical proposals
  - April 1, 2015: Closing date for financial proposals
- **Selection of Preferred Proponent (April 15 to June 19, 2015)**
  - April 15, 2015: Canada chooses SSL as the Preferred Proponent
  - June 19, 2015: Project agreement signed between Canada and SSL



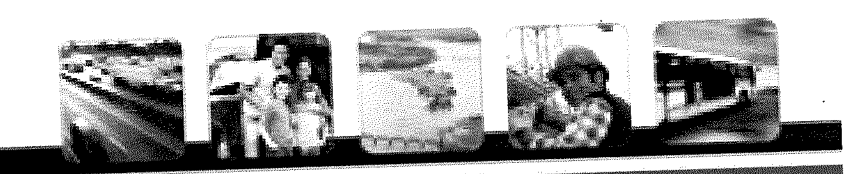
Project Costs

- **The $3.977 billion Project agreement covers:**
  - Project design and construction
  - Operation for a term of 30 years
  - Rehabilitation in accordance with the standards set out in the project agreement
- **Costs of Project planning, development, preparation and management are estimated at $262 million, which covers such aspects as property acquisition, preliminary engineering work and the project team**
- **Total Project costs are $4.239 billion, well within initial estimates**



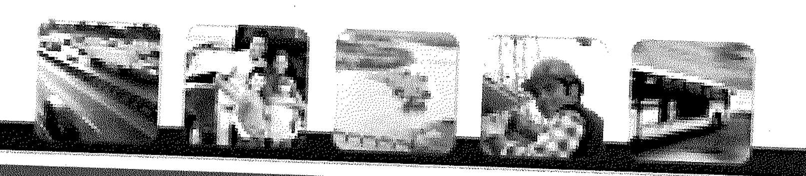
Project Costs

Information on the cost of the NBSL Corridor Project (Nominal value, without taxes)	
Construction costs	$2,246.7M
Operating, maintenance and rehabilitation costs	$754.2M
Financing costs	$954.2M
Cost of independent engineer	$22.2M
Project management costs	$66.7M
Planning and development costs	$91.9M
Acquisition costs for properties and land	$103.2M
Total	$4,239.1M



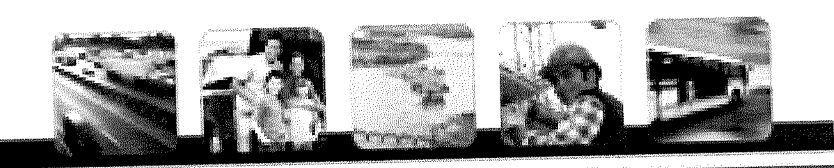
Method of Payment

- **Construction costs**
  - Three payments will be made when major milestones are reached:
    - $500M when 50% of the work has been completed (Fall 2017)
    - $700M when the bridge is commissioned (December 1, 2018)
    - $500M when the corridor is opened to traffic (October 31, 2019)
- **Monthly Payments**
  - Monthly payments will be made for the operation, maintenance and rehabilitation of the infrastructure
    - These payments will begin in August 2015 and will increase once the new bridge is commissioned in 2018 and the corridor is opened to traffic in October 2019
    - The payments are subject to indexing and are conditional on SSL's performance
  - Monthly payments will also be made to cover capital and financing costs
    - These payments will be made over a 30-year period



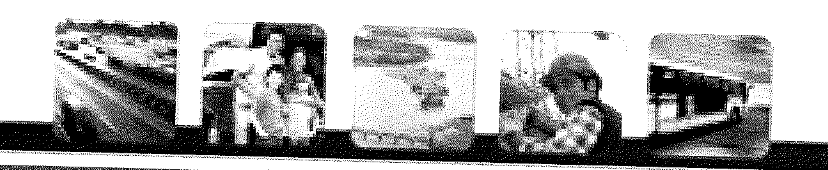
Control mechanisms

- **Financial penalties may be issued for failure to comply with certain performance criteria, such as:**
  - **Delay in commissioning of the new bridge (December 1, 2018)**
    - $100,000/day for the first week of delay
    - $400,000/day after the first week of delay, up to a maximum of $150M
  - **Delay in commissioning of the corridor (October 31, 2019)**
    - $15,000/day, up to a maximum of $5.5M
  - **Failure to comply with noise standards within a sensitive area**
    - $4,000 after 30 minutes, then $150/5 minutes for the next 120 minutes and $300/5 minutes for subsequent minutes
  - **Degradation in quality of road surfaces**
    - $2,000 after 60 days, then $100/day for the next 30 days and $400/day for subsequent days



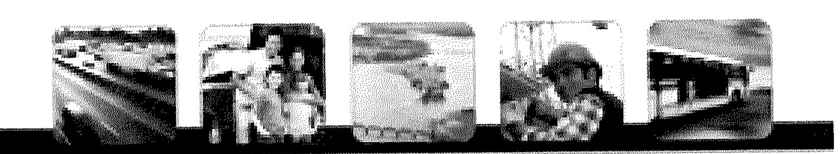
Oversight Mechanisms

- **Various oversight mechanisms intended to ensure compliance with the established performance criteria**
  - **Independent engineer**
    - Consortium made up of Stantec and Ramboll chosen by the Private Partner and Canada
    - Oversight of all work to ensure compliance with the project agreement and provide the necessary certifications
    - Review, at various stages, of the Private Partner's design records, oversight plans and management and quality control system
  - **Reporting and auditing**
    - Financial reports and regular reports on the status of the project
    - The Private Partner must ensure that all documents are available at all times for audit by Canada
  - **Governance Structure and Organization**
    - Oversight committees established and partners participate in the process for approving plans and work
    - Established by the Private Partner in order to receive feedback
    - Production of monitoring reports for validation by Canada



Value for Money

- **Project procurement under a PPP allowed for a number of innovations**
  - The agreement allowed for an optimal balance between quality and cost, through an appropriate sharing of resources, risks and benefits
  - In addition to promoting innovation in terms of design, construction and life cycle, the project agreement provides for:
    - Measures to foster early completion of construction, including a schedule which provides for faster repayment of capital and financial investment made by the Private Partner
    - Incentives to attain established performance objectives, using deductions on service payments in the case of non-performance or non-availability, applicable during the operation and maintenance period
  - The value for money analysis demonstrates that the PPP model, for this project, results in net present value savings of approximately **33.7%** as compared to delivery of the project using the traditional method



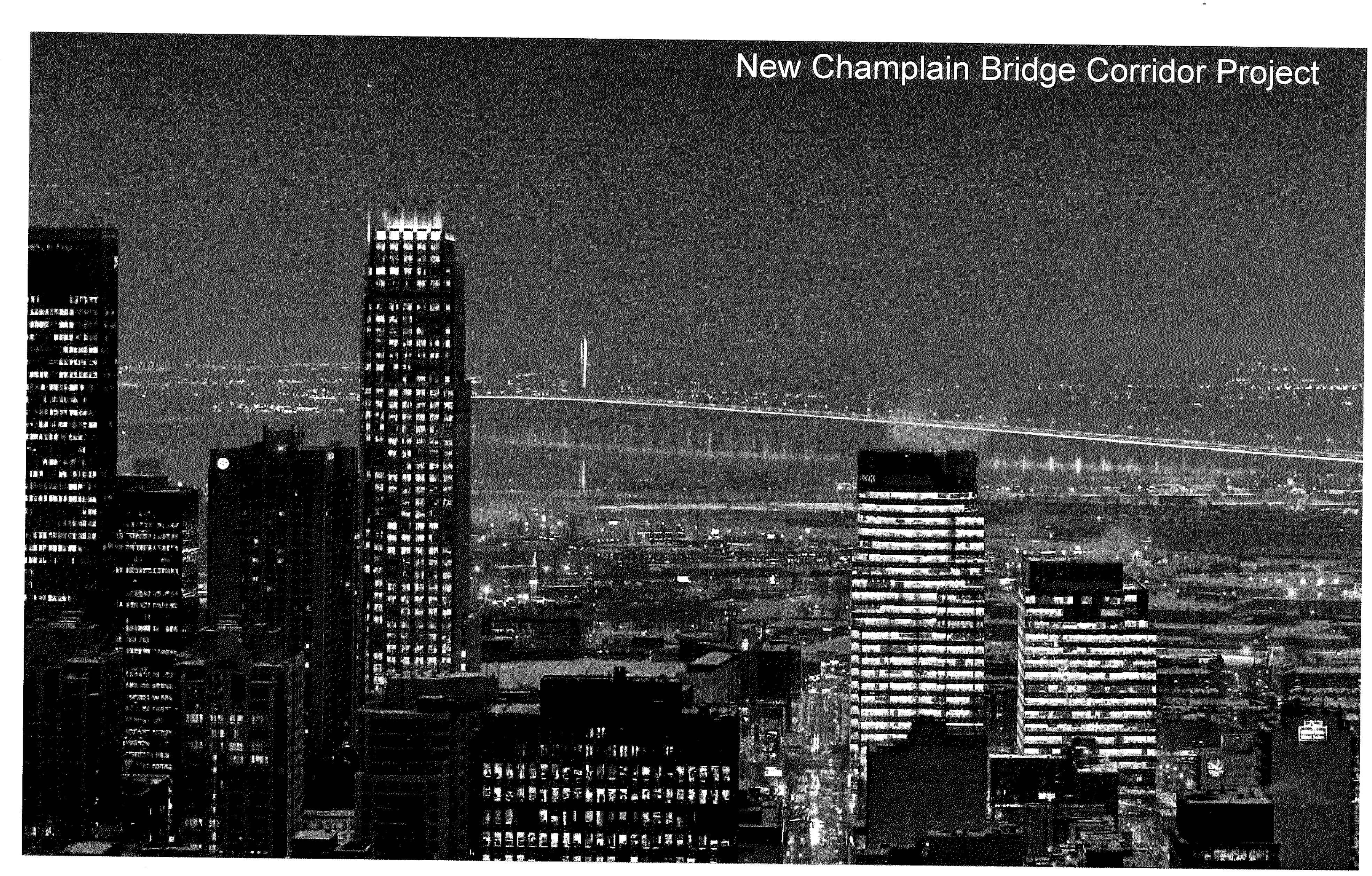
Conclusion

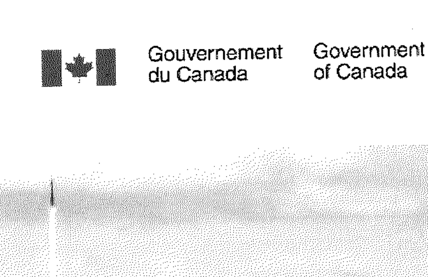
- **We are convinced that the close collaboration with key stakeholders since announcement of the Project has laid the foundations for the successful completion of the work**
- **The Government of Canada will work with:**
  - SSL for the successful implementation of the NBSL Project
  - The Government of Quebec for the successful implementation of public transit on the new bridge
  - Various key partners, including the cities, to minimize the impact of the Project on the public and on traffic management

Gouvernement du Canada Government of Canada

Canada

New Champlain Bridge Corridor Project



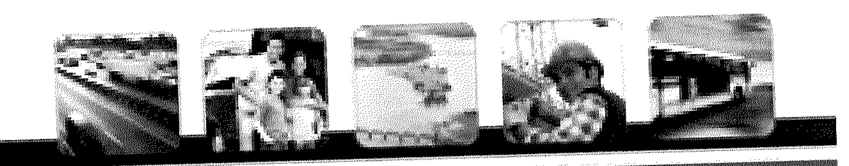


Canada

PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT CHAMPLAIN

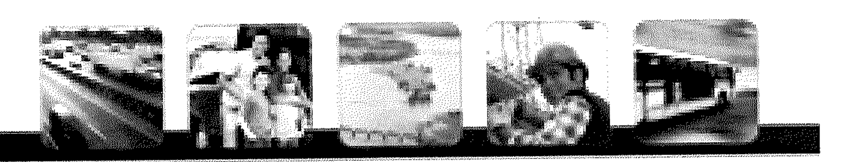
Présentation technique

Juin 2015



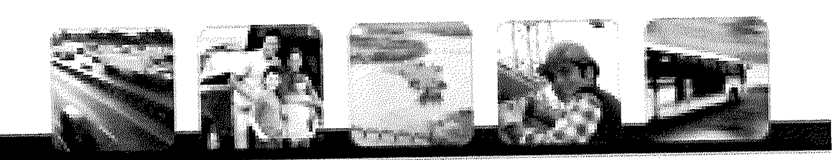
Plan de la présentation

1. Portée du projet
2. Volet Commercial
3. Volet Technique
4. Volet Financier

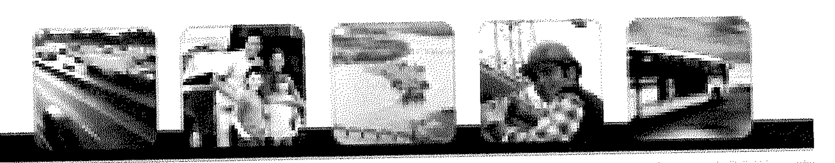


Présentation technique

Portée du projet

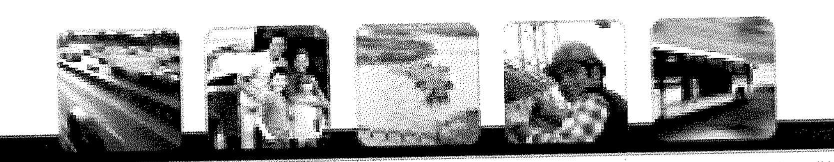


Portée du projet



Présentation technique

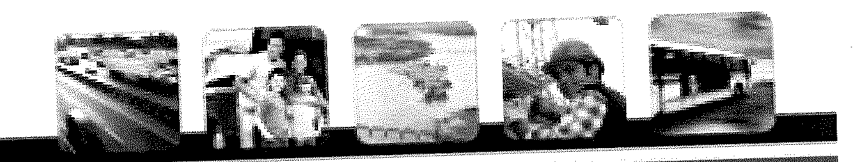
Volet Commercial



Partenariat Public Privé

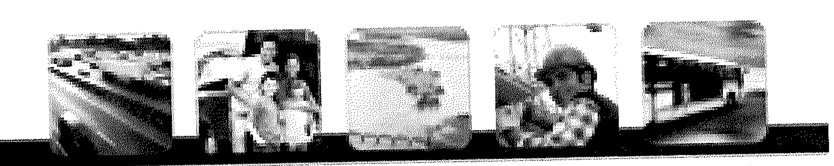
- **Plusieurs avantages découlent du mode d'approvionnement en PPP**
  - Mise à contribution de l'expertise du secteur privé
  - Transfert de risques du secteur public au secteur privé
    - Les dépassements de coûts, des retards ou des problèmes de performance pendant la durée de l'entente ne sont pas assumés par le gouvernement, et donc pas par les contribuables
  - Prise en considération du cycle de vie de l'infrastructure
    - Les coûts du projet tiennent compte des coûts pour la construction, l'entretien et l'exploitation
  - Les projets en PPP assurent que les capitaux privés sont à risque, forçant ainsi la discipline et les mesures incitatives du marché des capitaux

Le Partenaire Privé est rétribué en fonction de l'atteinte de critères de performance définis par le Canada



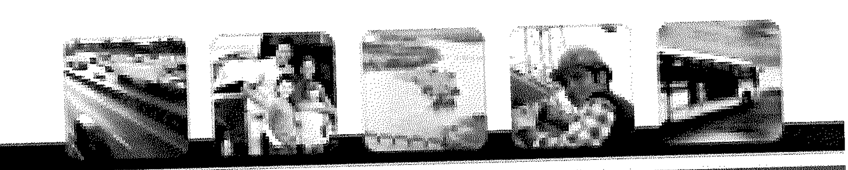
Distribution générale des risques

Risques et responsabilités	Assignés à : SSL	Canada	Partagés
Conception et construction	X		
Dépassement de coûts	X		
Délais	X		
Acquisition de propriétés et droits immobiliers		X	
Relocalisation des infrastructures publiques			X
Sols contaminés			X
Condition des actifs à la fin de l'entente	X		
Revenus de péage		X	
Collecte et gestion des péages	X		



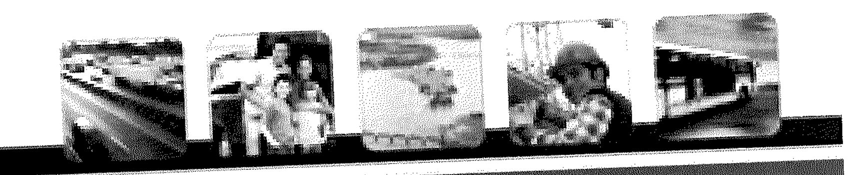
Détails commerciaux de l'entente de partenariat

- **Responsabilités du partenaire privé**
  - Conception, construction, financement, exploitation, entretien et réfection du projet
- **Dates d'achèvement des travaux**
  - **Nouveau pont** : 1er décembre 2018
  - **Corridor** : 31 octobre 2019
- **Durée de l'entente**
  - Période d'exploitation de 30 ans suite à la mise en service du corridor, donc jusqu'au 30 octobre 2049
- **Responsabilités d'exploitation**
  - Corridor de l'Autoroute 15 : 15 août 2015 (approximativement)
  - Nouveau pont : À compter du 1er décembre 2018
  - Corridor complet : À compter du 31 octobre 2019



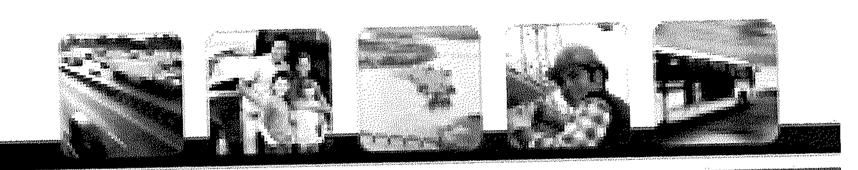
Détails commerciaux de l'entente de partenariat

- **Mécanisme de partage de risques en matière de sols contaminés**
  - Partenaire Privé entièrement responsable des coûts d'élimination jusqu'à concurrence de 46 700 m^3
  - Partenaire Privé et Canada partagent de façon égale les coûts d'élimination entre 46 701 m^3 et 70 050 m^3
  - Partenaire Privé responsable des coûts d'élimination au-delà de 70 051 m^3
- **Mécanisme de partage de risques en matière de services d'utilité publique**
  - Partenaire Privé responsable du déplacement des services d'utilité publique
  - Partenaire Privé aussi responsable de l'exactitude des lignes enfouies, jusqu'à concurrence de 2 m, tel qu'indiqué sur les plans approuvés par le Canada
- **Tel que défini par la CSST, le Partenaire Privé est le maître d'oeuvre du chantier et est responsable du chantier en matière de santé et sécurité au travail**



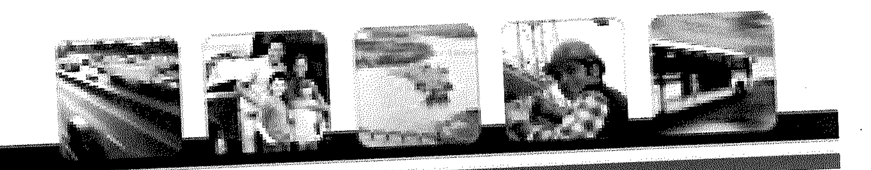
Détails commerciaux de l'entente de partenariat

- **Obligations du Partenaire Privé en matière de communications**
  - Mettre en place un site internet et une ligne téléphonique dédiés au Projet
  - Informer les citoyens de tous travaux majeurs pouvant les affecter (sessions d'information publiques et autres mécanismes)
  - Communiquer les mesures d'atténuation mises en place
- **Obligations du Partenaire Privé en matière de péage**
  - Conception, construction et exploitation des systèmes et de l'infrastructure de péage
  - Gestion des comptes clients et de la perception des péages (mais pas de fixer les tarifs de péage)



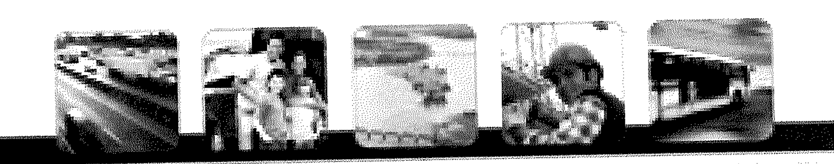
Détails commerciaux de l'entente de partenariat

- **Évènement exonératoire** – Certains évènements ou circonstances pourraient donner lieu à une extension de temps
  - Grève générale, catastrophe naturelle, acte terroriste, absence de collaboration d'un partenaire public
- **Évènement donnant lieu à une indemnité** – Certains évènements ou circonstances pourraient donner droit à des compensations financières
  - Découverte de sols contaminés inconnus, de matières dangereuses ou d'espèces animales protégées, imprécision dans les données techniques garanties, non disponibilité des biens immobiliers
- **Modifications de l'autorité** – Pendant la durée de l'entente de partenariat, le Canada pourrait, à ses frais, demander certaines modifications à l'entente de partenariat
  - Modifications aux spécifications techniques, etc.



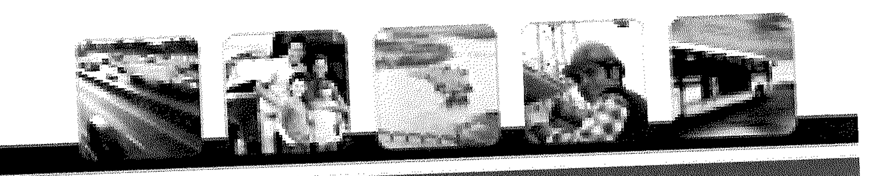
Présentation technique

Volet Technique



Gestion environnementale

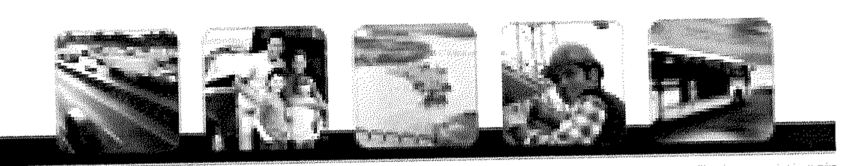
- **Plus de 200 mesures d'atténuation identifiées lors de l'évaluation environnementale ont été incorporées dans l'entente de partenariat**
- **La construction du Projet inclut la compensation de 60 600 tonnes de gaz à effets de serre générés pendant la construction**
  - Plantation d'arbres
  - Achat de crédits carbone
- **Les secteurs de part et d'autre de l'Autoroute 15 et de l'Autoroute 10 feront l'objet de surveillance environnementale (bruit et qualité de l'air) pendant la période de construction**
  - Des écrans antibruit seront installés pour protéger les zones identifiées comme étant sensibles au bruit
- **INFC effectuera des aménagements pour compenser la perte d'habitat du poisson et de milieux humides causée par la construction du projet**



Projets de compensation de perte d'habitats

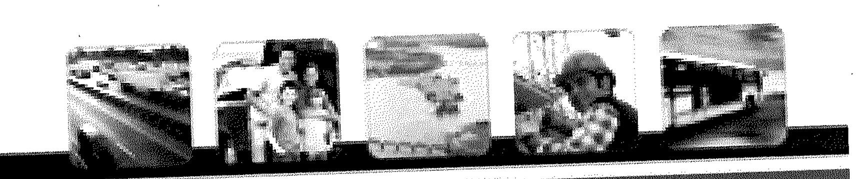
La Rivière-du-Nord
Lajemmerais
La Vallée-du-Richelieu
Île Lapierre
Thérèse-De Blainville
Laval
Mirabel
Pont Champlain
Champlain
Pointe Théoret
Deux-Montagnes
Montréal
Roussillon
Rapides de Vaudreuil
Soulanges

*** Choix de projet préliminaire, droits immobiliers pour construction de ces projets en négociation avec les propriétaires**



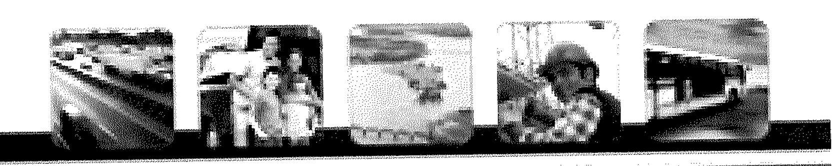
Quelques détails techniques de l'entente de partenariat

- **Éclairage routier et architectural**
  - Faible consommation d'énergie - luminaires utilisant des diodes électroluminescentes (DEL)
  - Accentuer la qualité visuelle du pont durant la nuit
  - Minimiser la pollution lumineuse et assurer la sécurité routière
  - Tenir compte du contexte de l'éclairage environnant, y compris la lumière ambiante
- **Qualité visuelle**
  - Respect intégral de la conception prescrite
  - Optimisation du mobilier (panneaux de signalisation, feux de circulation, etc.) pour maintenir des panoramas urbains disponibles aux usagers du corridor
- **Intégration urbaine**
  - Insertion harmonieuse dans le paysage urbain local et à l'échelle du corridor du Projet
  - Nouvelle géométrie de l'échangeur Atwater permettant un accès complet aux arrondissements Le Sud-Ouest et de Verdun
  - Nouvel aménagement du boulevard LaSalle et de la rue Wellington
  - Prolongement vers le nord du boulevard Gaétan-Laberge en boulevard urbain



Quelques détails techniques de l'entente de partenariat

- **Systèmes de transports intelligents et Gestion de la circulation**
  - Gestion de la circulation du corridor en temps réel
  - Coordination étroite avec les gestionnaires de la circulation du MTQ, de PJCCI, de la Ville de Montréal, de l'AMT, etc.
  - Information à l'intention des voyageurs : diffusion en temps réel sur les médias conventionnels et sociaux et sur panneaux à message variable
- **Durabilité**
  - Durée de vie utile du pont de 125 ans
  - Utilisation d'armatures en acier inoxydable dans le béton aux endroits les plus exposés aux sels de déglaçage
  - Utilisation d'un béton haute performance qui sera plus résistant à la pénétration du sel, résistant aux cycles de gel-dégel et résistant à l'abrasion
  - Implantation d'un système de drainage performant (canalisation des eaux de drainage)
  - Recours à un système de peinture à trois couches à haut rendement pour les composantes en acier



Qualité architecturale

Le gouvernement du Canada est allé au-delà du cadre type des approvisionnements canadiens en PPP en associant de près la collectivité au design du pont

Lancement de la démarche visant à assurer la qualité architecturale

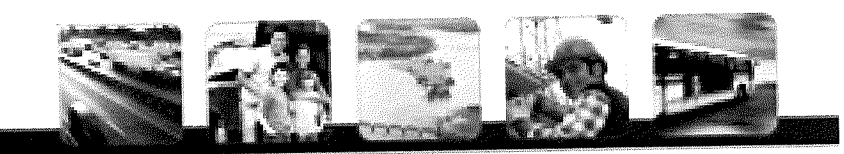
ÉTABLISSEMENT DU COMITÉ CONSULTATIF SUR LA QUALITÉ ARCHITECTURALE

Architecte avec sensibilité locale
(Claude Provencher)

Flexibilité dans l'utilisation des matériaux

Architecte de renommée mondiale
(Poul Ove Jensen)

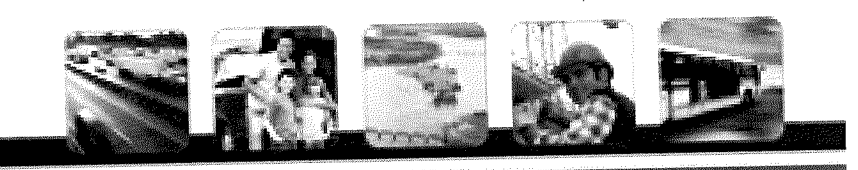
DESIGN PRESCRIT
=
RESPECT DE LA VISION DU PONT PRÉSENTÉE PAR LE MINISTRE LEBEL EN JUIN 2014



Architecture du nouveau pont

Équilibre entre rigidité et flexibilité

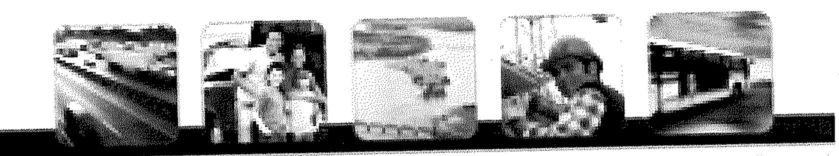
- *Conception prescrite*
- *Libre choix de la méthode de construction et des matériaux*



Architecture du nouveau pont

Position et espacement des travées

Minimum de 65 m



Architecture du nouveau pont

Hauteur du pylône

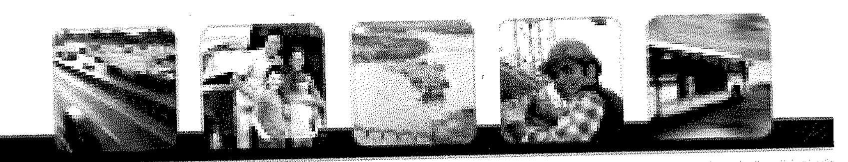
±5m

±5.5m

Position de l'ancrage des haubans

±4m

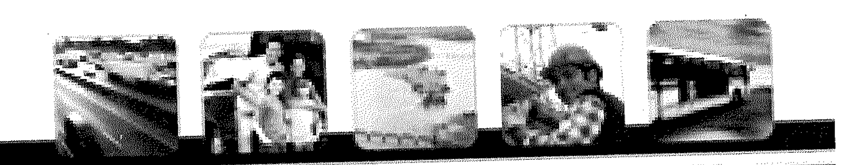
20



Transport collectif

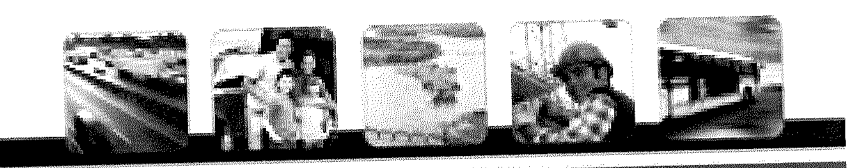
- **Le gouvernement du Canada collabore avec le gouvernement du Québec pour s'assurer que le corridor central réponde à ses exigences techniques en matière de transport collectif**
- **L'entente de partenariat fait preuve de flexibilité afin de faciliter les décisions futures sur le transport collectif**
  - Le corridor central réservé au transport collectif est conçu sous forme hybride afin d'accueillir des autobus et éventuellement un système léger sur rail (SLR)
- **Les accotements des deux tabliers routiers sont conçus pour permettre la circulation des autobus pendant la construction d'un futur SLR**





Gestion de la circulation

- **Plusieurs projets d'envergure seront réalisés simultanément dans la région métropolitaine**
  - Échangeur Turcot
  - Nouveau pont Champlain
  - Autoroute Bonaventure
- **INFC et le Partenaire Privé collaboreront étroitement avec tous leurs partenaires de Mobilité Montréal pour une coordination efficace des travaux afin de minimiser l'impact sur les citoyens**
- **La mise en place du Comité Mobilité Montréal Turcot – NPSL vise à assurer une coordination entre les divers projets au niveau stratégique**

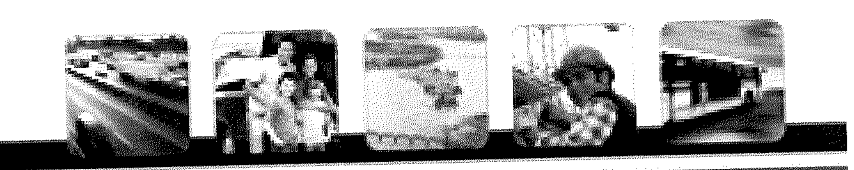


Autoroute 15

- Autoroute 15 passe de 4 à 6 voies
- Détails pour le raccordement au projet de Turcot prévus dans l'entente de partenariat
- Planification appropriée de la gestion de la circulation prescrite dans l'entente de partenariat
- Intégration urbaine coordonnée avec Montréal et les arrondissements de Verdun et Le Sud-Ouest



Le projet améliore la fluidité et la sécurité routière tout en répondant aux principes d'intégration urbaine exprimés par la Ville de Montréal

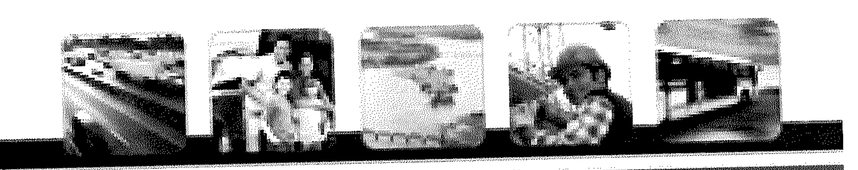


Autoroute 10

- Amélioration des bretelles sur la Rive-Sud entre la route 132 et l'Autoroute 10
- Réaménagement de l'échangeur A10/A15/A20 optimisant les entrées et sorties au nouveau pont
- Planification et conception coordonnées avec le ministère des Transports du Québec

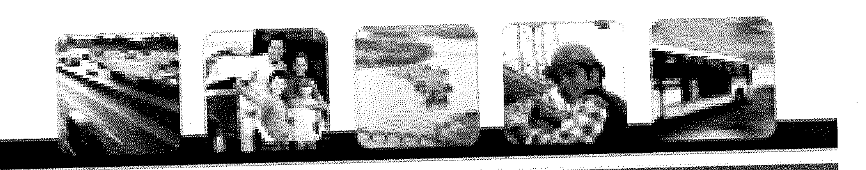


Ajout d'une piste multifonctionnelle offrant un lien direct entre Montréal et Brossard



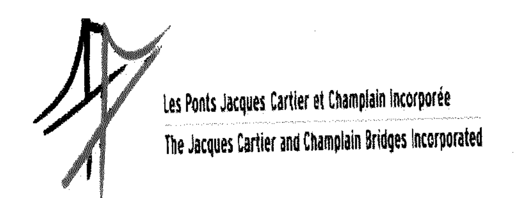
Gestion immobilière

- **167 propriétés sont requises pour le Projet**
- **La majorité des propriétés nécessaires à la mise en œuvre du Projet ont été acquises de gré à gré et, compte tenu de l'échéancier serré du Projet, un certain nombre appartenant à la ville Montréal devront êtres acquises par le biais d'un processus d'expropriation**
  - 54 propriétés appartenant à des parties privées, à PJCCI, à Transports Canada et à la Ville de Brossard, ont été acquises de façon permanente
  - 81 propriétés, ou droits, appartenant à PJCCI, Transports Canada, Brossard, Montréal, Québec et CN ont été acquis de façon temporaire
  - 32 propriétés seront acquises par voie d'expropriation (31 appartenant à la Ville de Montréal et 1 appartenant à une partie privée)
- **Plusieurs droits seront à rétrocéder après la réalisation du projet**
  - 63 propriétés (sur 167) seront rétrocédées suite à la mise en service du Projet



Collaboration

- **Le gouvernement du Canada a négocié, en amont de la phase conception-construction, des ententes avec:**



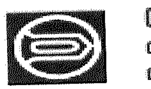
Montréal





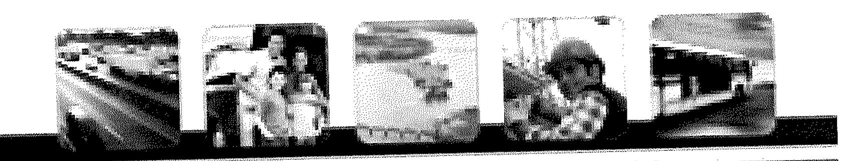
Transports
Québec





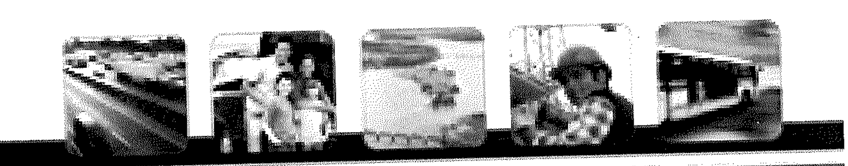
Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

- **Ces ententes encadrent la façon dont les parties collaboreront à la mise en œuvre du projet**
  - Travaux préliminaires tel que le déplacement d'infrastructure
  - Participation au processus d'approbation des plans
  - Modalités d'occupation des terrains nécessaires pour les travaux
  - La mise à disposition des ressources nécessaires pour supporter les efforts internes dédiés au Projet, etc.



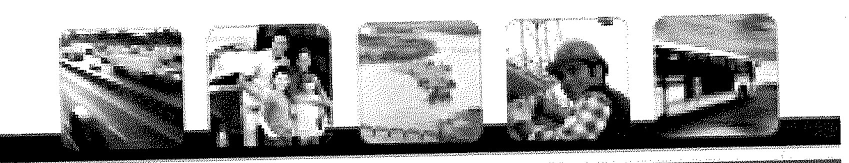
Présentation technique

Volet Financier



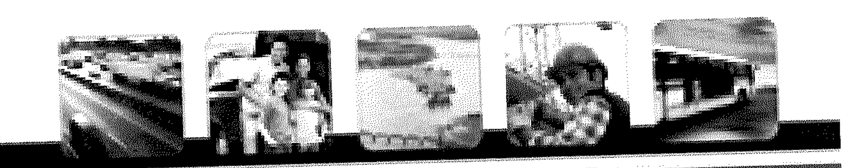
Processus d'approvisionnement

- **Demande de qualification (17 mars au 7 mai 2014)**
  - 6 Répondants, représentants les plus grandes firmes internationales (55 entités au total)
  - 3 qualifiés pour participer à la Demande de Propositions
- **Demande de Propositions (18 juillet 2014 au 15 avril 2015)**
  - 9 séries de rencontres commerciales avec les Proposants
  - 2 rounds de commentaires sur l'ébauche de l'entente de partenariat
  - 11 février 2015: Clôture des propositions techniques
  - 1er avril 2015: Clôture des propositions financières
- **Étape du choix du Proposant Privilégié (15 avril au 19 juin 2015)**
  - 15 avril 2015: Le Canada porte son choix sur SSL comme Proposant Privilégié
  - 19 juin 2015: Date effective de l'entente de partenariat entre le Canada et SSL



Coûts du projet

- **L'entente de partenariat d'une valeur de 3,977 milliards de dollars couvre :**
  - La conception et la construction du projet
  - L'exploitation d'une durée de 30 ans
  - La réfection selon les normes détaillées dans l'entente de partenariat
- **Les coûts de planification, de développement, de préparation et de gestion du Projet sont estimés à 262 millions de dollars, qui couvrent par exemple l'acquisition de propriétés, les travaux d'ingénierie préliminaires et l'équipe de projet**
- **Le coût total du Projet s'élève à 4,239 milliards de dollars, à l'intérieur de nos estimés initiaux**



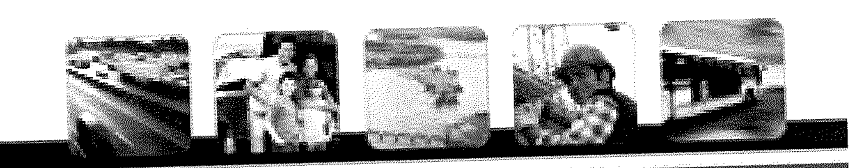
Coûts du Projet

Information sur le coût du projet de corridor du nouveau pont Champlain (Valeur nominale sans taxes)	
Coûts de construction	2 246.7 M$
Coûts d'exploitation, d'entretien et de réfection	754.2 M$
Coûts de financement	954.2 M$
Coûts de l'ingénieur indépendant	22.2 M$
Coûts de gestion du projet	66.7 M$
Coûts de planification et de développement	91.9 M$
Coûts d'acquisition des propriétés et terrains	103.2 M$
Total	**4239.1 M$**



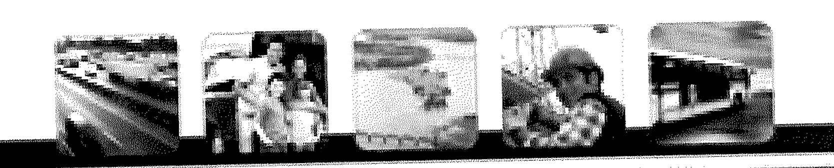
Méthode de paiement

- **Paiements liés à la construction**
  - Trois paiements auront lieu lorsque des jalons importants seront atteints :
    - 500 M$ lorsque 50 pour cent des travaux sont exécutés (Automne 2017)
    - 700 M$ lors de la mise en service du pont (1er décembre 2018)
    - 500 M$ lors de la mise en service du corridor (31 octobre 2019)
- **Paiements mensuels**
  - Des paiements mensuels seront effectués pour l'exploitation, l'entretien et la réfection des infrastructures
    - Ces paiements débuteront en aout 2015 et augmenteront suite à la mise en service du nouveau pont en 2018 et à la mise en service du corridor en octobre 2019
    - Ces paiements sont assujettis à une indexation pour tenir compte de l'inflation et sont assujettis à la performance de SSL
  - Des paiements mensuels seront également effectués afin de couvrir les frais de capital et de financement
    - Les paiements seront effectués sur une période de 30 ans



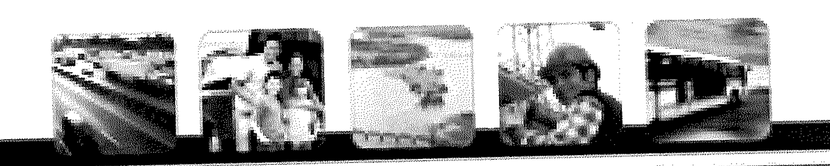
Mécanismes de contrôle

- **Des pénalités financières peuvent être émises suite au non respect de certains critères de performance, tels que :**
  - **Retard dans la mise en service du nouveau pont (1er décembre 2018)**
    - 100 000 $/jour pour la première semaine de retard
    - 400 000 $/jour après la première semaine de retard jusqu'à un maximum de 150M$
  - **Retard dans la mise en service du corridor (31 octobre 2019)**
    - 15 000 $/jour de retard jusqu'à un maximum de 5.5M$
  - **Non-respect des normes liées au bruit dans une zone sensible**
    - 4 000 $ après 30 minutes, ensuite 150$/5 minutes pour les 120 minutes suivantes et 300 $/5 minutes pour les minutes subséquentes
  - **Dégradation de la qualité des chausées**
    - 2 000$ après 60 jours, ensuite 100$/jour pour les 30 jours suivants et 400$/jour pour les jours qui suivent



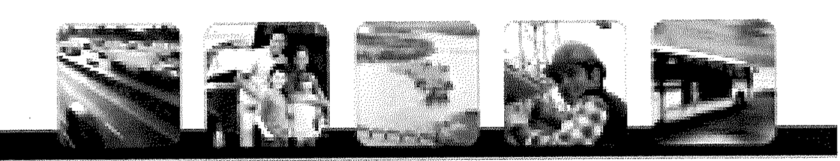
Mécanismes de supervision

- **Différents mécanismes de supervision prévus afin de s'assurer le respect des critères de performance établis**
  - **Ingénieur indépendant**
    - Consortium formé de Stantec et Ramboll sélectionné par le Partenaire Privé et le Canada
    - Suivi de l'ensemble des travaux pour fins de conformité avec l'Entente de partenariat et donner les attestations nécessaires
    - Examiner, à différentes étapes, les dossiers de conception du Partenaire Privé, ses plans de surveillance et son système de gestion et de contrôle de la qualité
  - **Rapports et vérifications**
    - Rapports financiers et rapports périodiques sur l'état d'avancement du Projet
    - Le Partenaire Privé doit s'assurer que tous les documents soient disponibles pour vérification par le Canada en tout temps
  - **Structure de gouvernance et suivi**
    - Comités de suivi mis en place et participation de nos partenaires au processus d'approbation des plans et travaux
    - Mise en place par le Partenaire Privé afin de recevoir une rétroaction
    - Production de rapports de suivi des échanges pour validation par le Canada



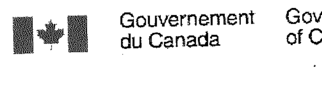
Optimisation des ressources

- **L'approvisionnement du Projet en PPP a permis plusieurs innovations**
  - Cette entente permet d'atteindre l'équilibre optimal entre la qualité et les coûts grâce à une répartition appropriée des ressources, des risques et des bénéfices
  - En plus de favoriser l'innovation en matière de conception, de construction et de cycle de vie, l'entente de partenariat prévoit :
    - Des mesures incitant l'achèvement à l'avance de la construction, y compris un calendrier qui permet un remboursement plus rapide des investissements en immobilisations et des investissements financiers effectués par le Partenaire Privé
    - Des incitatifs pour atteindre les objectifs de rendement établis, au moyen de déductions, applicables pendant la période d'exploitation et d'entretien, sur les paiements de services en cas de non-performance ou de non-disponibilité
  - L'analyse d'optimisation des ressources démontre que le modèle de PPP, pour ce Projet, permet d'économiser en valeur actuelle nette approximativement **33.7 %** par rapport à la livraison de ce Projet en mode traditionnel



En conclusion....

- **Nous sommes persuadés que la collaboration étroite avec les intervenants clés, depuis l'annonce du Projet, jette les bases pour le succès de la réalisation des travaux**
- **Le gouvernement du Canada collaborera avec :**
  - SSL pour le succès de la mise en œuvre du Projet
  - Le gouvernement du Québec pour l'implantation réussie du transport collectif sur le nouveau pont
  - Les différents partenaires clés notamment les villes pour minimiser l'impact du Projet sur les citoyens en terme de gestion de la circulation



Canada

Projet de corridor du nouveau pont Champlain

Canada

LE GOUVERNEMENT DU CANADA DÉVOILE LE PROPOSANT PRIVILÉGIÉ POUR LE PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

Le projet devrait permettre la création de 30 000 emplois de grande qualité

Le 15 avril 2015 – Montréal (Québec) – Infrastructure Canada

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, a annoncé aujourd'hui que *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* est le proposant privilégié pour réaliser la construction du nouveau pont pour le Saint-Laurent dans le cadre d'un partenariat public-privé. Cet important projet d'infrastructure devrait permettre la création de 30 000 emplois de grande qualité dans la région de Montréal et à travers le Canada.

Suite à un processus d'approvisionnement rigoureux, équitable, ouvert et transparent, la proposition de *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* a été sélectionnée puisqu'elle répond à tous les critères techniques exigés pour le projet, tout en étant celle qui présentait le meilleur coût possible pour les contribuables. Les critères évalués concernaient entre autres, la gestion de l'échéancier de projet, l'approche de conception et de construction, la durabilité des ouvrages, les plans d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, les mesures assurant le respect des critères architecturaux, et la robustesse du plan de financement.

L'ensemble du processus a été supervisé par un surveillant de l'équité qui a fourni un avis indépendant et qui a confirmé que le processus a été équitable, ouvert et transparent. De plus, chaque firme faisant partie de *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* respecte le cadre d'intégrité de Travaux publics et services gouvernementaux Canada.

Groupe Signature sur le Saint-Laurent procédera d'ici quelques semaines à des travaux préparatoires afin de préparer le chantier d'un des projets d'infrastructure les plus importants en Amérique du Nord. Les travaux de construction du nouveau pont débuteront au début de l'été 2015.

Le gouvernement du Canada et *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* finaliseront l'entente de partenariat d'ici la fin juillet 2015.

Faits en bref

- Le nouveau pont pour le Saint-Laurent sera réalisé de manière responsable en partenariat public-privé afin d'offrir aux canadiens le meilleur rapport qualité-prix et une assurance que le projet sera exécuté en respectant les échéances et le budget établis.
- Le projet comprend un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un nouveau pont de l'Île-des-Sœurs, la reconstruction de l'autoroute 15 sur l'Île-des-Sœurs, et la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal.
- Le gouvernement du Canada est déterminé à mettre en service le nouveau pont pour le Saint-Laurent en 2018 et à compléter le restant du corridor en octobre 2019.

Citations

« Depuis le début du projet, notre gouvernement a respecté ou devancé chacun des jalons de l'échéancier du projet sans compromettre l'intégrité de celui-ci, ni la qualité et la rigueur du projet. En plus de créer des milliers d'emplois, le nouveau pont est aussi un investissement dans l'avenir de Montréal. En effet, ce projet favorisa la croissance économique et améliorera la connectivité du réseau et la circulation continue et sécuritaire des gens et des marchandises.

Canada

« Nous nous attendons à ce que 30 000 emplois de grande qualité soient créés dans le cadre de ce projet au cours des prochaines années dans la région de Montréal et à travers le Canada. Il s'agit d'emplois bien rémunérés pour les métallurgistes et les soudeurs, pour les camionneurs et les ouvriers en béton, ainsi que pour les fournisseurs de matériel et les fournisseurs de services. Avec la sélection de *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* et les travaux préparatoires qui débuteront d'ici quelques semaines, nous gardons toujours le cap pour l'ouverture du nouveau pont Champlain d'ici décembre 2018. »

L'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales,
et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

« Dans le cadre d'un processus d'approvisionnement rigoureux, ouvert, équitable et transparent, *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* a été sélectionné en tant que soumissionnaire privilégié pour le partenariat public-privé relatif au Projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Cet important projet d'infrastructure contribuera à la création d'emplois, à la croissance économique et à la prospérité à long terme. »

L'honorable Diane Finley
Ministre de Travaux Publics et Services gouvernementaux Canada

Produits connexes

Renseignez-vous sur le processus d'approvisionnement qui a mené à la sélection du proposant privilégié.

Liens additionnels

Pour visionner les nouvelles images du pont créées par le proposant privilégié, rendez-vous à http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/photo-fra.html

Pour en savoir plus au sujet du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, rendez-vous à http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-fra.html

- 30 -

Personnes-ressources

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales,
et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Numéro sans frais : 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Suivez-nous sur Twitter

Relations avec les médias
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
514-496-3588
Suivez-nous sur Twitter



Document d'information

Processus d'approvisionnement du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le 15 avril 2015, le gouvernement du Canada a annoncé que *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* est le proposant privilégié pour le partenariat public-privé (PPP) du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (CNPSL).

Proposant privilégié

Groupe Signature sur le Saint-Laurent est composé des 8 organisations suivantes :

- SNC-Lavalin
- ACS Infrastructure
- HOCHTIEF PPP Solutions
- Dragados
- Flatiron Construction
- Groupe MMM
- TY Lin International
- International Bridge Technologies

Groupe Signature sur le Saint-Laurent possède une expérience pertinente dans l'exécution de projets d'infrastructure d'envergure comme la construction du pont de Port Mann à Vancouver, la conception du Bay Bridge reliant Oakland et San Francisco, et du Hoover Dam bypass situé près de Las Vegas au Nevada.

Partenariat public-privé (PPP)

Le projet CNPSL est réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé, ce qui signifie que le partenaire du secteur privé choisi aura la responsabilité d'exécuter le projet à un prix prédéterminé avec d'importantes pénalités en cas de non-respect des modalités du contrat. Ce partenariat permet de bien équilibrer les risques entre le gouvernement et le partenaire privé et offre une certitude financière au gouvernement et aux contribuables. Il garantit aussi que l'infrastructure sera bien entretenue pendant la durée du contrat.

Processus d'approvisionnement

Le processus en deux étapes a été lancé le 3 mars 2014. La Demande de qualification (DDQ) a été affichée le 17 mars 2014 et six consortiums ont soumis une réponse. Le 21 juillet 2014, les trois meilleurs répondants ont été invités à passer à l'étape suivante, soit le stade de la demande de propositions (DDP).

Les propositions de la DDP devaient se conformer aux critères techniques rigoureux décrits ci-dessous :

- Gestion du temps
- Gestion
- Design
- Construction
- Durabilité
- Lignes directrices en matière d'architecture
- Opérations, entretien et réhabilitation
- Méthode de péage

Canada

Par exemple, les propositions devaient montrer comment le nouveau pont pour le Saint-Laurent serait terminé pour décembre 2018, que les conceptions devaient être conformes aux exigences de conception architecturales présentées le 27 juin 2014 et qu'il pouvait accueillir un service de transport collectif.

Groupe Signature sur le Saint-Laurent a présenté la proposition techniquement conforme la plus abordable, qui assurera un rapport qualité-prix pour les contribuables et une construction de qualité, conçus pour durer 125 ans. *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* assurera la construction, le financement, les opérations et l'entretien du projet CNPSL sur une période de 35 ans, en s'engageant à exécuter le projet à un prix fixe et dans les délais établis.

Intégrité et surveillance

Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus équitable, ouvert et transparent fondé sur une méthode d'approvisionnement de PPP acceptée commercialement. *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* s'est conformé à toutes les lois applicables et au Cadre d'intégrité de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Le processus d'approvisionnement a également été supervisé par un surveillant de l'équité qui a fourni une opinion indépendante que le processus était équitable, ouvert et transparent.

Prochaines étapes

Pour profiter de la saison de construction printemps-été 2015, une entente sur les travaux préparatoires sera signée entre *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* et le gouvernement du Canada. *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* commencera les travaux préparatoires dans les prochaines semaines.

L'entente de projet définitive sera exécutée entre *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* et le gouvernement du Canada d'ici la fin juillet 2015. Les travaux de construction d'envergure devraient commencer tout de suite après.

À propos du projet

Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé que le pont Champlain, à Montréal, serait remplacé par un nouvel ouvrage. Il s'agit de l'un des passages les plus achalandés au Canada et d'un corridor essentiel à l'économie régionale et à l'ensemble du pays.

Le projet CNPSL est l'un des plus gros projets d'infrastructure en Amérique du Nord. Ce projet de corridor comprend non seulement un nouveau pont, mais aussi un nouveau pont de l'Île-des-Sœurs ainsi que la reconstruction et l'élargissement du tronçon fédéral de l'autoroute 15.

Au moyen d'un partenariat public-privé (PPP), le gouvernement du Canada prévoit réaliser un projet de classe mondiale dans les délais et de manière à optimiser les ressources pour les contribuables canadiens. Ce projet créera des milliers d'emplois et aura des répercussions positives sur l'économie locale, régionale et nationale.

Le nouveau pont pour le Saint-Laurent est l'élément prioritaire et il sera en service d'ici décembre 2018. Les autres composantes du projet seront réalisées d'ici 2020.

Canada

Résumé des principaux jalons du processus d'approvisionnement

- **3 mars 2014**
  Le gouvernement du Canada a annoncé le processus d'approvisionnement.

- **17 mars 2014**
  La DDQ a été publiée sur Achats et ventes.

- **21 juillet 2014**
  Le gouvernement du Canada a publié la DDP. Trois consortiums ont été invités à soumettre des propositions pour le PPP.

- **11 février 2015**
  Les proposants ont présenté des propositions techniques.

- **1er avril 2015**
  Les proposants ont présenté des propositions financières.

- **15 avril 2015**
  Annonce que *Groupe Signature sur le Saint-Laurent* est le proposant privilégié.

Canada

GOVERNMENT OF CANADA ANNOUNCES PREFERRED PROPONENT FOR THE NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT

Project expected to create 30,000 high-quality jobs

April 15, 2015 - Montréal, Quebec - Infrastructure Canada

The Honourable Denis Lebel, Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec, announced today that *Signature on the Saint-Lawrence Group* has been selected as the preferred proponent for construction of the new bridge for the St. Lawrence, under a public-private partnership. This major infrastructure project is expected to create 30,000 high-quality jobs in the Montréal region and across Canada.

Following a rigorous, open, fair and transparent procurement process, *Signature on the Saint-Lawrence Group* was selected because its proposal met all the technical criteria required for the project, and offered the best price possible for taxpayers. The criteria evaluated included: project schedule management, the design and build approach, durability of the infrastructure, operation, maintenance and rehabilitation plans, measures to ensure compliance with architectural criteria, and the robustness of the financing plan.

The entire process was overseen by a Fairness Monitor who provided an independent opinion confirming the fairness, openness and transparency of the process. In addition, all businesses within *Signature on the Saint-Lawrence Group* were confirmed to be in compliance with the Public Works and Government Services Canada Integrity Framework.

Within a few weeks, *Signature on the Saint-Lawrence Group* will begin preparatory work on one of the largest infrastructure projects in North America. Construction on the new bridge will get underway at the beginning of summer 2015.

The Government of Canada and *Signature on the Saint-Lawrence Group* will finalize the partnership agreement between now and late July 2015.

Quick Facts

- The new bridge for the St. Lawrence will be built as a public-private partnership in order to provide Canadians with best value for money and to ensure that the project is delivered on time and on budget.
- The project includes a new bridge for the St. Lawrence, a new Île-des-Soeurs bridge, reconstruction of Highway 15 on Île-des-Soeurs and reconstruction and widening of Highway 15 on the Island of Montréal.
- The Government of Canada is committed to having the new bridge for the St. Lawrence in service by 2018, and to having the remainder of the corridor completed by October 2019.

Quotes

"Since the beginning of the project, our government has met or exceeded each of the schedule milestones without compromising the integrity or the quality and rigour of the project. In addition to creating thousands of jobs, the new bridge is an investment in Montréal's future which will promote economic growth by improving connections across the road system and ensuring the continuous and safe flow of people and goods."

"We expect that as many as 30,000 high-quality jobs will be created by this project over the coming years in the Montréal region and across Canada. These are well-paying jobs for steel workers and welders, for

truck drivers and concrete workers, for equipment suppliers and service providers. With the selection of *Signature on the Saint-Lawrence Group* and the start of preparatory work in a few weeks, we remain on track to open the new Champlain Bridge by December 2018."

The Honourable Denis Lebel
Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs
and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

"Through a rigorous open, fair and transparent procurement process, *Signature on the Saint-Lawrence Group* was selected as the preferred proponent for the New Bridge for the St. Lawrence Corridor project's public-private partnership. This important infrastructure project will contribute to job creation, economic growth and long-term prosperity. "

The Honourable Diane Finley
Minister of Public Works and Government Services Canada

Related Products

Find out about the procurement process leading to the selection of the preferred proponent for the project.

Additional Links

View new images of bridge created by the preferred proponent
http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/photo-eng.html

Learn more about the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project:
http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-eng.html

- 30 -

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Toll free: 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Follow us on Twitter.

Media Relations
Public Works and Government Services Canada
514-496-3588
Follow us on Twitter

Canada

Backgrounder

Procurement Process for the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project

On April 15, 2015, the Government of Canada announced that *Signature on the Saint-Lawrence Group* is the preferred proponent for the New Bridge for the St. Lawrence Corridor (NBSLC) project's public-private partnership (PPP).

Preferred Proponent

Signature on the Saint-Lawrence Group is composed of 8 organizations, specifically:

- SNC-Lavalin
- ACS Infrastructure
- HOCHTIEF PPP Solutions
- Dragados
- Flatiron Construction
- MMM Group
- TY Lin International
- International Bridge Technologies

Signature on the Saint-Lawrence Group has significant experience carrying out major infrastructure projects such as the Port Mann Bridge in Vancouver, BC, the Bay Bridge linking San Francisco and Oakland, California and the Hoover Dam Bypass in Las Vegas, Nevada.

Public Private Partnership (PPP)

The NBSLC project is being procured as a PPP. This means that the selected private sector partner will be responsible to deliver the project at a pre-determined price with meaningful penalties in case of contract defaults. This allows for a good balance of risk sharing between the government and the private partner and provides financial certainty to the government and to taxpayers. It also offers guarantees that the infrastructure will be well maintained for the duration of the contract.

Procurement Process

The two-step procurement process was announced on March 3, 2014. The Request for Qualifications (RFQ) was posted on March 17, 2014 and six consortia submitted responses. On July 21, 2014, the three highest respondents were invited to the Request for Proposals (RFP) stage.

The RFP proposals were required to comply with the following rigorously defined technical criteria:

- Time Management
- Management
- Design
- Construction
- Durability
- Architectural Guidelines
- Operations, Maintenance and Rehabilitation
- Tolling Approach

Canada

For example, proposals had to demonstrate how the new bridge would be completed by December 2018, designs had to be consistent with the definition design announced on June 27, 2014 and be able to accommodate public transit systems.

Signature on the Saint-Lawrence Group submitted the lowest cost, technically compliant proposal, which will help ensure value for money for taxpayers and high quality construction, designed to last 125 years. *Signature on the Saint-Lawrence Group* will design, build, finance, operate and maintain the NBSLC project over a 35-year term, with a commitment to deliver the project for a fixed price and by set dates.

Integrity and Oversight

The Government of Canada implemented a fair, open and transparent process based on a commercially accepted PPP procurement approach. *Signature on the Saint-Lawrence Group* has complied with all applicable laws and Public Works and Government Services Canada's Integrity Framework.

The procurement process was also overseen by a fairness monitor who provided an independent opinion that the process was fair, open and transparent.

Next Steps

In order to take advantage of the spring / summer 2015 construction season, an Early Works Agreement will be signed between *Signature on the Saint-Lawrence Group* and the Government of Canada. *Signature on the Saint-Lawrence Group* will begin early work over the coming weeks.

The Project Agreement will be executed between *Signature on the Saint-Lawrence Group* and the Government of Canada by the end of July 2015. Major construction will begin shortly after.

About the Project

On October 5, 2011, the Government of Canada announced that the Champlain Bridge would be replaced by a new crossing. This is one of the busiest crossings in Canada and is a crucial corridor for the regional economy and for Canada as a whole.

The NBSLC project is one of the largest infrastructure projects in North America. The corridor-wide project not only includes a new bridge for the St. Lawrence, but a new Île-des-Soeurs Bridge and reconstruction and widening of the federal portion of Autoroute 15.

Through a PPP, the Government of Canada intends to deliver a world-class project on time and in a manner that ensures the best value for Canadian taxpayers. The project will create thousands of jobs and have a positive impact on the local, regional and national economies.

The new bridge is the priority component and will be in service by December 2018. The other components of the project will be completed by October 2019.

Summary of Key Procurement Milestones

- **March 3, 2014:**
  The Government of Canada announced the procurement process.
- **March 17, 2014:**
  The RFQ was posted on Buy and Sell.
- **July 21, 2014:**
  The Government of Canada launched the RFP. Three consortia were invited to submit proposals for the PPP.

Canada

- **February 11, 2015:**
  The three consortia submitted technical proposals.

- **April 1, 2015:**
  The three consortia submitted financial proposals.

- **April 15, 2015:**
  Announcement that *Signature on the Saint-Lawrence Group* is the preferred proponent.

ANNOUNCEMENT OF THE PREFERRED PROPONENT

Media lines: Announcement of preferred proponent and procurement process

- Following a fair, open and transparent procurement process, Signature on the Saint-Lawrence Group has been selected as the preferred proponent for the New Bridge for the St. Lawrence Corridor project, under a public-private partnership.
- This project is expected to create 30,000 high-quality jobs.
- The proposal submitted by Signature on the Saint-Lawrence Group met all the required technical criteria for the project, and was the best value for taxpayers.
- The criteria evaluated included: project schedule management; the design and build approach; sustainability of the work, operation, maintenance and rehabilitation plans; measures to ensure compliance with architectural guidelines; and, the robustness of the financing plan.
- The entire process was overseen by a Fairness Monitor who provided an independent opinion confirming the fairness, openness and transparency of the process.
- Each of the firms in the three consortia was verified to ensure its compliance with Public Works and Government Service Canada's Integrity Framework.
- The businesses in the Signature on the Saint-Lawrence Group are:
    - SNC-Lavalin
    - ACS Infrastructure Canada Inc.
    - HOCHTIEF PPP Solutions North America, Inc.
    - Dragados Canada, Inc.
    - Flatiron Construction Canada Limited
    - MMM Group Limited
    - TY Lin International
    - International Bridge Technologies Canada Inc.
- The Government of Canada has met or exceeded each of the project schedule milestones to date without compromising the integrity of the process or the quality and rigour of the project.
- The requirements included in the partnership agreement with Signature on the Saint-Lawrence Group concern technical and environmental standards, architectural quality, urban integration and sustainability.

Media lines: NBSL Corridor Project

- Signature on the Saint-Lawrence Group will begin the preparatory work within the next few weeks in order to prepare the worksite for one of the largest infrastructure projects in North America.

- Construction of the new bridge will get underway at the beginning of summer 2015.
- The project includes a new bridge for the St. Lawrence, a new Nuns' Island bridge, reconstruction of Highway 15 on Nuns' Island and reconstruction and widening of Highway 15 on the Island of Montreal.
- The Government of Canada is committed to having the New Bridge for the St. Lawrence in service by December 2018, and to having the remainder of the corridor, including the reconstruction of Highway 15 and the new Nuns' Island Bridge, completed by 2020.

Media lines: Tolls

- The Government of Canada has been clear from the beginning that tolls will be implemented on the New Bridge for the St. Lawrence.
- The Government of Canada's objective is to minimize the cost to taxpayers by applying the user-pay principle.
- A toll rate has not yet been determined for the New Bridge for the St. Lawrence.
- Other studies and analyses must be carried out before the toll rate can be established. The Government of Canada has already indicated that a number of factors will be taken into consideration in determining the toll rate, including market rates in the Greater Montreal area and the impact on traffic.

Media lines: Expropriation (updated on March 24)

- Residential, commercial and public properties, including 14 private residences, must be acquired to allow for construction of the New Bridge for the St. Lawrence Corridor.
- Less than 1% of the properties located in the corridor are private. The others belong to the federal, provincial or municipal governments.
- The 14 private properties have been acquired through mutually negotiated sales. The Government of Canada still wants to reach agreements to acquire the remaining public and private properties for project requirements.
- With regard to lands belonging to the City of Montreal, given the accelerated timeline for the project, the City and the Government of Canada have agreed that expropriation may be the most effective means of acquiring some properties belonging to the City, so as to ensure that the new bridge can be in service by December 2018.
- A notice of intention to expropriate, detailing each of the properties potentially subject to expropriation for the NBSLC, was published on March 7, 2015, in the Canada Gazette.

Media Lines: Integrity of the Procurement Process

- Each of the firms in the three consortia was verified to ensure its compliance with Public Works and Government Services Canada's (PWGSC's) Integrity Framework.

- PWGSC has a strong framework in place to ensure accountability and integrity in procurement and real property transactions. This includes policies, procedures and governance measures to ensure fairness, openness and transparency.

- PWGSC is committed to doing business with suppliers who respect the law and act with integrity, while obtaining the best possible value for Canadians.

- For further information on PWGSC's current Integrity Framework, visit: www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/clauses-eng.html

Media lines: Public transit

- At the request of the Government of Quebec, the New Bridge for the St. Lawrence project will include a dedicated public transit corridor.

- At the request of the Government of Quebec, the dedicated transit corridor will be capable of accommodating either buses or a light trail transit system.

- Public transit is under the jurisdiction of the Quebec government. Should you have questions pertaining to this project we would encourage you to contact them directly.

- The Government of Canada will continue to work closely with the Government of Quebec and its partners, as well as with the City of Montreal, to ensure that the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project meets the transportation needs of the Greater Montreal area.

Questions and answers: Answers common to the three consortia

Q1. Why isn't anyone from Signature on the Saint-Lawrence Group present today for this announcement?

Today we are announcing that Signature on the Saint-Lawrence Group is the preferred proponent for the construction and operation of the New Bridge for the St. Lawrence Corridor project. In the coming weeks we will hold another event to introduce Signature on the Saint-Lawrence Group as the private partner for the project.

Q2. The Charbonneau Commission will be tabling its report this fall. What will happen if one of the businesses belonging to Signature on the Saint-Lawrence Group is mentioned in this report?

If concerns emerge about a company with which PWGSC has a contract, we can and will heighten scrutiny and administrative measures for that contract. Depending on the nature of the concern, this may include, for example, an audit or procurement review to identify any irregularities.

Should wrongdoing be suspected, the Department will not hesitate to take the necessary measures, including requesting formal investigation by the Royal Canadian Mounted Police or the Competition Bureau.

Q3. Are criminal investigations under way with regard to any of the businesses belonging to Signature on the Saint-Lawrence Group?

PWGSC will not comment on whether there is a criminal or other investigation under way.

Q4. Several businesses on the Signature on the Saint-Lawrence Group team are international firms. Is Signature on the Saint-Lawrence Group required to hire workers from Quebec and Canada? Is there a set quota?

The contract does not provide for any quota for workers from Quebec or Canada.

However, the nature of the work means that most workers will have to have licences to work in the province of Quebec.

The private partner is also strongly encouraged to hire and train Canadian apprentices under the procurement initiative to promote the use of apprentices in federal construction contracts.

Q5. What is the proportion of Canadian firms in Signature on the Saint-Lawrence Group?

The private partner will be an entity incorporated in Canada with its head office located in the Greater Montreal area. The main members whose head offices are located in Canada are:
XX

Q6. What criteria did the Government of Canada use in selecting Signature on the Saint-Lawrence Group?

The proposals, in response to the RFP, were evaluated on the basis of technical and financial criteria. The criteria included: project schedule management, the design and build approach, sustainability of the work, operation, maintenance and rehabilitation plans, measures to ensure compliance with architectural guidelines and the robustness of the financing plan.

Following a rigorous analysis, the proposal by Signature on the Saint-Lawrence Group was chosen because it was technically compliant and the best value for taxpayers.

Q7. Was the procurement process overseen by an independent entity?

An independent third party was hired to act as a Fairness Monitor to observe the entire procurement process. The Fairness Monitor was responsible for observing the process and providing a neutral and impartial opinion that the activities undertaken as part of the process were conducted in compliance with the criteria of fairness, openness and transparency. The Fairness Monitor provides ongoing feedback during the course of the monitored activity, so that issues may be resolved in real time.

Q8. Is it possible to obtain a copy of the Fairness Monitor's report?

The Fairness Monitor has confirmed that the process so far has been fair, open and transparent. Once the procurement process has been completed, the Fairness Monitor will submit a final report, including an attestation of assurance. The final report is a public document, subject to restrictions on Disclosure under the *Privacy Act*. The final report will be published on the PWGSC Web site. The Fairness Monitor's final report is expected in the summer of 2015.

Q9. Did the Government of Canada rely on the Financial Markets Authority, which is the register of companies that are authorized to enter into public contracts and subcontracts with the Government of Quebec's ministries, agencies and municipalities?

No. The Financial Markets Authority issues authorities to companies wishing to bid for public contracts or sub-contracts with the Government of Quebec.

Q10. How will the Government of Canada make sure that Signature on the Saint-Lawrence Group complies with all the technical requirements of the agreement?

The Government of Canada will ensure sound management and will monitor compliance with the requirements of the partnership agreement. It will continue to ensure full cooperation with its partners in the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project.

ARUP, in its role as Owner's Engineer, will provide the Government of Canada with technical advice and ensure the project's compliance with Government of Canada requirements.

In addition, the procurement process for the appointment of an independent engineer will conclude in a few weeks. The independent engineer will ensure that the private partner selected

for the design, construction, funding, operation and maintenance of the New Bridge for the St. Lawrence complies with the planned project requirements.

Q11. What will happen if, in the end, Signature on the Saint-Lawrence Group is not able to obtain the funding required to carry out the project?

The Government of Canada conducted a rigorous assessment of the financial capacity and funding plans of all bidders. We are confident that Signature on the Saint-Lawrence Group will be able to obtain the required funding. However, if need be, the Request for Proposal allows the Government of Canada to proceed to the second-ranked bid.

Q12. Why did the Government of Canada enter into an agreement with Signature on the Saint-Lawrence Group for the preliminary work, without any guarantee that Signature on the Saint-Lawrence Group would obtain the funding required to carry out the project?

This approach is often used under a public-private partnership in order to meet the timelines of the project schedule.

In terms of the NBSL project, the preliminary work will allow us to make the most of the 2015 construction season and thus comply with the 2018 deadline.

Q13. How much will this preliminary work cost? Will Signature on the Saint-Lawrence Group be reimbursed for this work if, in the meantime, it does not obtain the funding required to carry out the project?

The agreement on the preliminary work does not provide for payment unless the partnership agreement is entered into. If need be, Canada will reimburse costs incurred, up to a maximum of $39,500,000 (including applicable taxes).

Q14. Once the partnership agreement with Signature on the Saint-Lawrence Group has been signed, what recourse does the Government of Canada have if the private partner does not comply with the requirements of the partnership agreement?

The partnership agreement provides for two major consequences if the private partner does not meet its obligations.

First, in some situations of non-compliance, substantial deductions may be made in payments to the private partner. The payment mechanism provided in the partnership agreement was structured to encourage the consortium to meet its obligations.

Second, in the case of serious or repeated failure to comply, the private partner may be declared in default of the contract and, in accordance with the process provided in this regard in the partnership agreement, the default could result in termination of the agreement.

It is also important to note that the private partner is responsible for all damage to third parties arising out its activities in the course of the project.

Additionally, a conflict resolution process was included in the agreement, so that problems arising between the two parties can be settled quickly.

Q15. For how long will the private partner be responsible for the infrastructure?

Once the corridor has been commissioned, the private partner will be responsible for operation, maintenance and rehabilitation for a period of 30 years.

Q16. What will the Government of Canada's role be after Signature on the Saint-Lawrence Group is confirmed under an agreement as the private partner for the new bridge project?

The Government of Canada will ensure sound management and will monitor compliance with the requirements of the partnership agreement. It will continue to ensure full cooperation with its partners in the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project.

Q17. What will be the final cost for construction of the New Bridge for the St Lawrence Corridor? AND, is it possible to have a copy of the agreement between the Government of Canada and the selected proponent?

Information on the final cost of the project and details regarding the business case analysis and the final bridge design will be made public in due time, after the Project Agreement with the private sector partner is signed. The cost of the project is consistent with the predetermined budget.

Q18. When will work on the new bridge start?

Within a few weeks, Signature on the Saint-Lawrence Group will begin the preparatory work to prepare the worksite for one of the largest infrastructure projects in North America. Construction on the new bridge will then get underway at the beginning of summer 2015.

Q19. Will the new bridge be built of steel or concrete?

The new bridge will be comprised of a steel deck (superstructure) with concrete piers (substructure).

Q20. Will Signature on the Saint-Lawrence Group be able to meet the government's timelines?

Signature on the Saint-Lawrence Group have committed to having the new bridge in service by December 2018 and the rest of the corridor in service prior to the end of 2019.

Questions and answers: Other

Q1. ARUP was named as the Owner's Engineer a few weeks ago. What, exactly, will its role be?

The Owner's Engineer reports exclusively to the Government of Canada and its role is to provide the Government of Canada with technical advice and ensure that the project complies with the Government of Canada's requirements. For example, ARUP will assist or represent the Government of Canada during the consultations and meetings with the various stakeholders and will verify the compliance, quality and impartiality of the work of the independent engineer.

Q2. Does the government also intend to charge a toll to cross the Jacques Cartier and Mercier bridges?

For the moment, there are no plans to charge tolls on other federal bridges.

Q3. On January 13, 2015, Quebec Premier Philippe Couillard announced a partnership with the Caisse de dépôt et placement du Québec to fund key infrastructure projects related to public transit, including a new light rail system for the new Champlain Bridge. Is the Government of Canada in talks with the Caisse de dépôt in this regard?

Public transit is under the jurisdiction of the Quebec government. Should you have questions pertaining to this project, we would encourage you to contact them directly.

The Government of Canada will continue to work closely with the Government of Quebec and its partners, as well as with the City of Montreal, to ensure that the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project meets the transportation needs of the Greater Montreal area.

Q4. Is the federal government aware that the work on Highway 15 under the NBSLCP could damage the Aqueduct Canal which provides drinking water for the City of Montreal? Will the federal government pay for work by the City of Montreal to protect the Canal?

The Government of Canada has been working closely with the City of Montreal as part of the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project to establish appropriate mitigation measures to protect the Aqueduct Canal during the upcoming work. These are included in the technical requirements for the project that must be met by the private partner and will be paid for by the federal government.

The City of Montreal's project to replace part of the Canal with underground piping, is not part of the New Bridge for the St. Lawrence Corridor project since it is not related to the work to repair and widen the highway.

The Government of Canada has not received a request for funding to replace part of the Canal with underground piping.

Specific questions and answers: Signature on the Saint-Lawrence Group

Q1. SNC Lavalin is part of *Signature on the Saint-Lawrence Group*, which was chosen to build the new Champlain Bridge. What will happen if, during construction or the operating phase, the company is found guilty of any of the charges pending against it?

PWGSC may cancel a contract following a conviction if the terms and conditions of the contract include any of the enhanced integrity provisions. This decision is based on operational considerations. If PWGSC does not cancel a contract, it will heighten scrutiny and oversight, and rigorous controls may be imposed for the remainder of the contract to protect taxpayers' interests.

Q2. Why did the Government of Canada select *Signature on the Saint-Lawrence Group*, last year as one of the three proponents, when a police investigation of SNC Lavalin was already under way?

PWGSC's Integrity Framework deals only with convictions and guilty pleas with conditional or absolute discharge. Suppliers, members of their boards of directors and their affiliates that have been convicted or received a conditional or absolute discharge within the past 10 years, in Canada or abroad, concerning an offence listed in the Integrity Framework, cannot enter into contracts or leases with PWGSC, unless it is in the public interest to do so.

Q3. Is the Government of Canada comfortable with awarding a contract worth several billion dollars to *Signature on the Saint-Lawrence Group*, when charges are pending against SNC Lavalin?

PWGSC's Integrity Framework deals only with convictions and guilty pleas with conditional or absolute discharge. Suppliers, members of their boards of directors and their affiliates that have been convicted or received a conditional or absolute discharge within the past 10 years, in Canada or abroad, concerning an offence listed in the Integrity Framework, cannot enter into contracts or leases with PWGSC, unless it is in the public interest to do so.

Q4. What will be SNC Lavalin's role in *Signature on the Saint-Lawrence Group*?

SNC-Lavalin is one of shareholders of the company established by Signature on the St. Lawrence Group to deliver this project. SNC-Lavalin will also have a role in the construction of and maintenance of the corridor.

ANNONCE DU PROPOSANT PRIVILÉGIÉ

Lignes média : Annonce du proposant privilégié et processus d'approvisionnement

- Suite à un processus d'approvisionnement équitable, ouvert et transparent, Groupe Signature sur le Saint-Laurent est le proposant privilégié pour réaliser le projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent dans le cadre d'un partenariat public-privé.

- Cet important projet d'infrastructure devrait permettre la création de 30 000 emplois de grandes qualités dans la région de Montréal et à travers le Canada.

- La proposition de Groupe Signature sur le Saint-Laurent répond à tous les critères techniques exigés pour le projet, tout en étant celle présentant le meilleur coût possible pour les contribuables.

- Les critères évalués concernaient entre autres, la gestion de l'échéancier de projet, l'approche de conception et de construction, la durabilité des ouvrages, les plans d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, les mesures assurant le respect des critères architecturaux, et la robustesse du plan de financement.

- L'ensemble du processus a notamment été supervisé par un surveillant à l'équité qui a donné un avis indépendant que le processus a été équitable, ouvert et transparent.

- Chaque firme faisant partie des trois consortiums a été vérifiée afin de s'assurer qu'elle respectait le cadre d'intégrité de Travaux publics et services gouvernementaux Canada.

- Les entreprises faisant partie du consortium Groupe Signature sur le Saint-Laurent sont :

    - SNC-Lavalin
    - ACS Infrastructure
    - HOCHTIEF PPP Solutions
    - Dragados
    - Flatiron Construction
    - Groupe MMM
    - TY Lin International
    - International Bridge Technologies

- Le gouvernement du Canada a respecté ou devancé chacun des jalons de l'échéancier sans pour autant compromettre l'intégrité du processus ou la qualité et la rigueur du projet.

- Les exigences requises dans l'entente de partenariat avec Groupe Signature sur le Saint-Laurent concernent entre autres les normes techniques et environnementales, la qualité architecturale, l'intégration urbaine ainsi que la durabilité.

Lignes média : Projet de corridor du NPSL

- Groupe Signature sur le Saint-Laurent procédera d'ici quelques semaines à des travaux préparatoires afin de préparer le chantier pour l'un des projets d'infrastructure les plus importants en Amérique du Nord.

- Les travaux de construction du nouveau pont débuteront au début de l'été 2015.

- Le projet comprend un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un nouveau pont de l'île des Sœurs, la reconstruction de l'autoroute 15 sur l'île des Sœurs, et la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal.

- Le gouvernement du Canada est déterminé à mettre en service le nouveau pont pour le Saint-Laurent d'ici 2018, ainsi qu'à terminer le reste du corridor, y compris la réfection de l'autoroute 15 et le nouveau pont de L'Île-des-Sœurs, d'ici 2020.

Lignes média : Péage

- Le gouvernement du Canada a indiqué clairement dès le début du projet que des péages seront mis en place sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent.

- L'objectif du gouvernement du Canada est de réduire au minimum les coûts pour les contribuables et d'appliquer le principe de l'utilisateur-payeur.

- Le taux de péage pour le nouveau pont pour le Saint-Laurent n'a pas encore été déterminé.

- D'autres études et analyses devront aussi avoir lieu avant qu'un taux de péage puisse être établi. Le gouvernement du Canada a déjà indiqué que plusieurs facteurs seront pris en considération pour déterminer le droit de péage, incluant les tarifs du marché dans la grande région de Montréal et les impacts sur la circulation.

Lignes média : Expropriation (mise à jour 24 mars)

- Afin de permettre la construction du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, des propriétés résidentielles, commerciales et publiques doivent être acquises, dont 14 résidences privées.

- Moins de 1 % des propriétés situées dans le corridor étaient privées. Les autres appartiennent aux gouvernements fédéral, provincial ou municipal.

- Toutes les 14 propriétés résidentielles ont été acquises à la suite d'ententes de gré à gré. Le gouvernement du Canada souhaite dans la mesure possible arriver à des ententes pour l'acquisition des propriétés publiques et privées restantes pour les besoins du projet.

- Concernant les terrains appartenant à la Ville de Montréal, étant donné l'échéancier accéléré du projet, la Ville a convenu que l'expropriation par le gouvernement du Canada pourrait être la manière la plus efficace d'acquérir certaines propriétés appartenant à la Ville afin d'assurer la mise en service du nouveau pont à temps pour décembre 2018.

- Un avis visant à signaler l'intention d'exproprier, détaillant chacun des terrains potentiellement sujets à une expropriation dans le cadre du CNPSL, a été publié dans l'édition du 7 mars 2015 de la *Gazette du Canada*.

Lignes média : Transport collectif

- À la demande du gouvernement du Québec, le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent comprendra un corridor dédié au transport collectif.

- À la demande du gouvernement du Québec, le corridor réservé au transport collectif permettra de faire circuler des autobus ou un système léger de train sur rail.

- Le transport collectif est du ressort du gouvernement du Québec. Pour toutes questions à ce sujet, nous vous invitons à communiquer directement avec eux.

- Le gouvernement du Canada continuera de collaborer étroitement avec le gouvernement du Québec et ses partenaires, ainsi qu'avec la Ville de Montréal pour veiller à ce que le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent réponde aux besoins de la région du Grand Montréal en matière de transport.

Lignes média : intégrité du processus d'approvisionnement

- Chacune des firmes faisant partie des trois consortiums a été vérifiée afin de s'assurer qu'elle respectait le Cadre d'intégrité de Travaux publics et services gouvernementaux Canada.

- Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) dispose d'un cadre rigoureux pour assurer la responsabilisation et l'intégrité dans le cadre de ses activités d'approvisionnement et de ses transactions immobilières. Ce cadre comprend des politiques, des procédures et des mesures de gouvernance pour assurer l'équité, l'ouverture et la transparence.

- TPSGC est déterminé à la fois à faire affaire avec des fournisseurs qui respectent les lois et qui agissent avec intégrité, et à obtenir la meilleure valeur possible pour les Canadiens.

- Pour obtenir plus d'information sur le cadre d'intégrité de TPSGC actuel, visitez : www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ci-if/clauses-fra.html

Questions et réponses : Réponses communes pour les trois consortiums

Q1. Pourquoi Groupe Signature sur le Saint-Laurent n'est-il pas présent aujourd'hui pour cette importante annonce?

Aujourd'hui nous vous annonçons que **Groupe Signature sur le Saint-Laurent** est le proposant sélectionné par le gouvernement du Canada pour la construction et l'exploitation du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. D'ici quelques semaines, nous nous rencontrerons à nouveau pour vous présenter **Groupe Signature sur le Saint-Laurent** à titre de partenaire privé.

Q2. La Commission Charbonneau déposera son rapport à l'automne prochain. Qu'arrivera-t-il si l'une ou l'autre des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent est mentionné dans ce rapport?

Si des préoccupations sont soulevées au sujet d'une ou des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent, nous pourrons approfondir les examens et mettre en œuvre des mesures administratives pour ce contrat. Si on soupçonne que des actes répréhensibles ont été commis par une ou des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent, le Ministère n'hésitera pas à prendre les mesures qui s'imposent, y compris une demande d'enquête officielle auprès de la Gendarmerie royale du Canada ou du Bureau de la concurrence.

Q3. Est-ce qu'il y a des enquêtes criminelles en cours contre l'une ou l'autre des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent?

TPSGC ne commentera pas s'il y a une enquête criminelle ou autre en cours.

Q4. Plusieurs des entreprises faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent proviennent de l'international. Est-ce que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent à l'obligation d'engager des travailleurs québécois et canadiens? Est-ce qu'il y a un quota de déterminé?

Le contrat ne prévoit pas de quota de travailleurs québécois ou canadiens.

Cependant, la nature des travaux nécessitent que plusieurs des travailleurs disposent des permis pour exercer leur profession dans la province du Québec.

Le partenaire privé doit également s'engager à faire des efforts pour embaucher et former des apprentis canadiens dans le cadre de l'initiative d'approvisionnement pour promouvoir le recours aux apprentis dans le cadre de marchés fédéraux en construction.

Q5. Quelle est la portion d'entreprises canadiennes faisant partie du Groupe Signature sur le Saint-Laurent?

Le partenaire privé sera une entité constituée au Canada ayant son siège social dans le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les membres principaux qui ont leur siège social au Canada sont :

- SNC Lavalin Major Projects Inc. HO - Montréal
- Dragados Canada Inc. HO - Toronto
- Flatiron Construction Canada Ltd. - HO - Richmond, BC
- SNC Lavalin Capital Inc. HO - Montréal
- ACS Infrastructure Canada Inc. HO - Montréal
- HOCHTIEF PPP Solutions North America Inc. HO - Toronto
- SNC Lavalin Inc. HO - Montréal
- MMM Group Ltd. HO - Thornhill, Ont.
- International Bridge Technologies Canada Inc. HO- Montréal

Q6. À partir de quels critères le gouvernement du Canada s'est-il basé pour sélectionner le Groupe Signature sur le Saint-Laurent?

Les propositions en réponse à la DDP ont été évaluées selon des critères techniques et financiers. Les critères incluaient, entre autres, la gestion de l'échéancier de projet, l'approche de conception et de construction, la durabilité des ouvrages, les plans d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation, les mesures assurant le respect des critères architecturaux, et la robustesse du plan de financement.

Suite à une analyse rigoureuse, la proposition du Groupe Signature sur le Saint-Laurent a été retenue puisque celle-ci était techniquement conforme et celle qui présentait le meilleur prix pour les contribuables.

Q7. Est-ce que le processus d'approvisionnement a été surveillé par une entité indépendante?

Un tiers indépendant agissant à titre de surveillant à l'équité a été engagé afin d'observer l'ensemble du processus d'approvisionnement. Celui-ci a été chargé d'observer les activités mises en œuvre pendant le processus et de formuler une opinion neutre et impartiale que les activités entreprises au cours du processus sont menées en conformité avec les critères d'équité, d'ouverture et de transparence. Le surveillant à l'équité donne une rétroaction continue au cours de l'activité dont il fait la surveillance, pour que les problèmes puissent être réglés en temps réel.

Q8. Est-ce possible d'obtenir une copie du rapport du surveillant à l'équité?

Le surveillant à l'équité a confirmé qu'il s'agissait d'un processus équitable, ouvert et transparent jusqu'à maintenant. Une fois l'approvisionnement terminé, le surveillant à l'équité soumettra son rapport final, y compris une attestation d'assurance. Le rapport final est un document public assujetti aux restrictions en

matière de divulgation en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Le rapport final sera publié sur le site Web de TPSGC. Le rapport final du surveillant à l'équité est prévu pour l'été 2015.

Q9. Est-ce que le gouvernement du Canada s'est fié à l'Autorité des marchés financiers (AMF) qui est le registre des entreprises qui sont autorisés à conclure des contrats publics et des contrats de sous-traitance avec les ministères et agences du gouvernement du Québec et les municipalités ?

Non. L'AMF émet des autorisations à des entreprises qui souhaitent soumissionner pour des contrats publics ou des contrats de sous-traitance avec le gouvernement du Québec.

Q10. De quelle façon le gouvernement du Canada s'assurera que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent respectera toutes les exigences techniques de l'entente?

Le gouvernement du Canada s'assurera de la saine gestion et veillera au respect des exigences de l'entente de partenariat. Il continuera à assurer la pleine collaboration avec ses partenaires dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

De plus, ARUP, dans son rôle d'ingénieur du donneur d'ouvrage, fournira au gouvernement du Canada des conseils techniques afin de garantir la conformité aux exigences du gouvernement du Canada dans le cadre du projet.

Par ailleurs, le processus d'approvisionnement pour la nomination d'un ingénieur indépendant sera terminé dans les prochaines semaines. Le mandat de l'ingénieur indépendant consiste à vérifier la conformité des travaux aux exigences techniques spécifiées dans l'entente de partenariat lors des étapes de conception et de construction ainsi que pendant les cinq premières années d'exploitation et d'entretien du nouveau corridor.

Q11. Qu'arrivera si le Groupe Signature sur le Saint-Laurent n'est finalement pas en mesure d'obtenir le financement requis pour la réalisation du projet?

Le Gouvernement du Canada a effectué une évaluation rigoureuse de la capacité financière et du plan de financement du proposant privilégié. Nous sommes confiants que le proposant gagnant sera en mesure d'obtenir le financement requis. Par contre, dans le cas échéant, la demande de proposition permet au Canada de passer à la proposition conforme ayant obtenue le deuxième rang.

Q12. Pour quelles raisons le gouvernement du Canada a conclu une entente avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour des travaux préliminaires sans avoir de garantie que celui-ci obtiendra le financement nécessaire pour la réalisation du projet?

Dans le cadre d'un partenariat public-privé, cette approche est souvent utilisée afin de respecter l'échéancier du projet.

Concernant le projet du NPSL, les travaux préliminaires permettront de bénéficier au maximum de la saison de construction 2015 et respecter ainsi l'échéancier de 2018.

Q13. Combien coûteront ces travaux préliminaires? Est-ce que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent sera remboursé pour ces travaux si entre-temps celui-ci n'obtient pas le financement requis pour la réalisation du projet?

L'entente de travaux préliminaires ne prévoit pas de paiements à moins que l'entente de partenariat ne soit pas conclue. Dans le cas échéant, le Canada remboursera les coûts encourus jusqu'à concurrence de 39 500 000$ (incluant les taxes applicables).

Q14. Lorsque l'entente de partenariat sera signée avec le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, quels seront les recours du gouvernement du Canada si le partenaire privé ne respecte pas l'une des exigences de l'entente de partenariat?

L'Entente de partenariat prévoit deux conséquences importantes au non-respect par le partenaire privé de ses obligations.

Premièrement, dans certaines situations de non-respect, le partenaire privé pourrait subir des déductions importantes de ses paiements. En effet, le mécanisme de paiement prévu par l'entente de partenariat a été structuré afin d'inciter le partenaire privé à respecter ses obligations.

Deuxièmement, dans le cas d'un non-respect majeur ou répété, le partenaire privé peut être mis en défaut en vertu du contrat et, suivant le processus prévu à cet effet dans l'entente de partenariat, ce défaut pourrait entrainer la résiliation de l'entente.

Il est aussi important de noter que le partenaire privé est responsable pour tous dommages qui pourraient être causés aux tiers engendrés par ses activités dans le cadre du projet.

Finalement, un processus de règlement des conflits a été intégré dans l'entente afin de régler rapidement des difficultés qui pourraient survenir entre les deux parties.

Q15. Le partenaire privé sera responsable de l'infrastructure pendant combien de temps?

Suite à la mise en service du corridor, le partenaire privé sera responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la réhabilitation pour une période de 30 ans.

Q16. Quel sera le rôle du gouvernement du Canada lorsque le Groupe Signature sur le Saint-Laurent sera confirmé par une entente à titre de partenaire privé pour le projet du nouveau pont?

Le gouvernement du Canada s'assurera de la saine gestion et veillera au respect des exigences de l'entente de partenariat. Il continuera à assurer la pleine collaboration avec ses partenaires dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Q17. Quel sera finalement le coût pour la construction du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent? ET est-ce possible d'avoir une copie de l'entente conclue entre le gouvernement du Canada et le proposant privilégié?

Les renseignements sur le coût final du projet et les détails concernant l'analyse du dossier d'affaires et la conception finale du pont seront publiés en temps opportun, après la signature de l'entente du projet avec le partenaire privé. Le coût du projet est conforme au budget préétablit.

Q18. Les travaux du nouveau pont devront débuter quand exactement?

Le Groupe Signature sur le Saint-Laurent procédera d'ici quelques semaines à des travaux préparatoires afin de préparer le chantier d'un des projets d'infrastructure les plus important en Amérique du Nord. Par la suite, les travaux de construction du nouveau pont débuteront au début de l'été 2015.

Q19. Est-ce que le nouveau pont sera construit en béton ou en acier?

Le tablier (superstructure) du nouveau pont sera en acier tandis que les piliers (sous-structure) seront en béton.

Q20. Est-ce que le Groupe Signature sur le Saint-Laurent sera en mesure de respecter l'échéancier du gouvernement?

Le Groupe Signature sur le Saint-Laurent s'est engagé à ce que le nouveau pont soit en service pour décembre 2018 et le reste du corridor avant la fin 2019.

Questions et réponses : Autres

Q1. ARUP a été nommé à titre d'ingénieur de donneur d'ouvrage il y a quelques semaines. Quel sera son rôle exactement?

Le rôle de l'ingénieur du donneur d'ouvrage consiste à fournir au gouvernement du Canada des conseils techniques et à garantir la conformité aux exigences du gouvernement du Canada dans le cadre du projet. À titre d'exemple, ARUP aidera ou représentera le gouvernement du Canada dans le cadre de consultations et de réunions avec les différents intervenants et vérifiera la conformité, la qualité et l'impartialité des travaux de l'ingénieur indépendant.

Q3. Est-ce que le gouvernement imposera aussi un péage sur les ponts Jacques-Cartier et Mercier?

Pour le moment, il n'est pas prévu d'imposer des droits de péage sur d'autres ponts fédéraux.

Q4. Le 13 janvier 2015, le premier ministre du Québec, Philippe Couillard, a annoncé un partenariat avec la Caisse de dépôt et placement du Québec en vue du financement des projets d'infrastructures clés liées au transport en commun, dont un nouveau système léger sur rail sur le nouveau pont Champlain. Est-ce que le gouvernement du Canada est en pourparlers avec la Caisse de dépôt à ce sujet?

Le transport collectif est du ressort du gouvernement du Québec. Pour toutes questions à ce sujet, nous vous invitons à communiquer directement avec eux.

Le gouvernement du Canada continuera de collaborer étroitement avec le gouvernement du Québec, les Ville de Montréal et de Brossard pour veiller à ce que le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent réponde aux besoins de la région du Grand Montréal en matière de transport.

Q5. Est-ce que le gouvernement fédéral est conscient que les travaux sur l'autoroute 15 dans le cadre du NPSL risquent d'endommager le Canal de l'aqueduc qui alimente la ville de Montréal en eau potable ? Est-ce que le gouvernement fédéral va payer pour les travaux de la ville de Montréal pour protéger le canal?

Dans le cadre du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (CNPSL), le gouvernement du Canada collabore étroitement avec la ville de Montréal afin de mettre en place des mesures d'atténuation appropriées pour protéger le Canal de l'Aqueduc durant les travaux.

Les mesures d'atténuation pour protéger le Canal de l'Aqueduc lors des travaux du CNPSL sont intégrées aux exigences techniques du projet que le partenaire privé devra respecter.

Le gouvernement fédéral va payer pour toutes mesures d'atténuation pour protéger le Canal de l'Aqueduc lors des travaux du CNPSL qui sont intégrées aux exigences techniques du projet que le partenaire privé devra respecter.

Concernant le projet de la ville de Montréal qui consisterait à remplacer une partie du Canal par des canalisations souterraines, cela ne fait pas partie du projet CNPSL car il n'est pas lié aux travaux de réfection et d'élargissement de l'autoroute.

Si la Ville de Montréal souhaite obtenir l'appui financier du gouvernement du Canada concernant le projet de canalisation de l'aqueduc Atwater, celle-ci peut effectuer une demande de priorisation à la province de Québec en vertu du nouveau Fonds Chantiers Canada.

Questions et réponses spécifiques: Groupe signature sur le Saint-Laurent

Q1. SNC Lavalin fait partie du consortium Groupe Signature Saint-Laurent qui a été privilégié pour construire le nouveau pont Champlain. Qu'arrivera si la compagnie est reconnue coupable des chefs d'accusation qui pèsent contre elle pendant la construction? Et durant la phase d'exploitation?

TPSGC peut résilier un contrat à la suite d'une condamnation si les modalités du contrat comprennent une des dispositions renforcées en matière d'intégrité. Cette décision est basée sur des considérations opérationnelles. Si TPSGC ne résilie pas un contrat, le Ministère exercera une surveillance accrue et un contrôle rigoureux pendant le reste du contrat afin de protéger les intérêts des contribuables.

Q2. Pour quelles raisons le gouvernement du Canada a retenu Groupe Signature Saint-Laurent l'an dernier parmi les trois proposants alors qu'une enquête policière était déjà en cours contre SNC Lavalin?

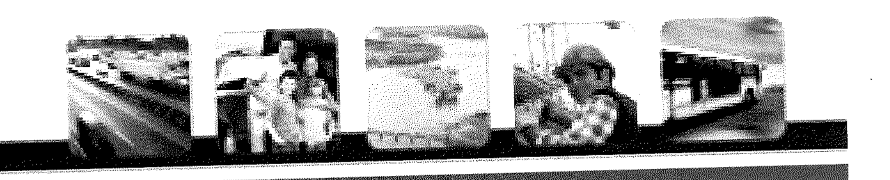
Le Cadre d'intégrité de TPSGC est fondé sur les condamnations et les plaidoyers de culpabilité avec absolution conditionnelle ou inconditionnelle. Les fournisseurs, de même que les membres de leur conseil d'administration et leurs sociétés affiliées, qui ont été condamnés ou ont reçu une absolution conditionnelle ou inconditionnelle au cours des 10 dernières années, au Canada ou à l'étranger, à l'égard d'infractions prévues par le Cadre d'intégrité, ne peuvent pas conclure de contrats ni de baux avec TPSGC, à moins que cela ne soit dans l'intérêt du public.

Q3. Est-ce que le gouvernement du Canada est confortable d'émettre un contrat de plusieurs milliards au Groupe Signature Saint-Laurent alors que des chefs d'accusation pèsent contre SNC-Lavalin?

Le Cadre d'intégrité de TPSGC est fondé sur les condamnations et les plaidoyers de culpabilité avec absolution conditionnelle ou inconditionnelle. Les fournisseurs, de même que les membres de leur conseil d'administration et leurs sociétés affiliées, qui ont été condamnés ou ont reçu une absolution conditionnelle ou inconditionnelle au cours des 10 dernières années, au Canada ou à l'étranger, à l'égard d'infractions prévues par le Cadre d'intégrité, ne peuvent pas conclure de contrats ni de baux avec TPSGC, à moins que cela ne soit dans l'intérêt du public.

Q4. Quel sera le rôle de SNC-Lavalin au sein du Groupe Signature Saint-Laurent ?

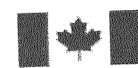
SNC-Lavalin est une des actionnaires de la compagnie créer par Groupe Signature Saint-Laurent pour livrer le projet. SNC-Lavalin occupera également un rôle dans la construction et l'entretien du Corridor.



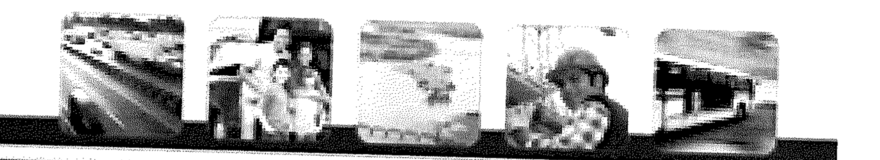
PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

15 avril 2015

Canada



Infrastructure Canada

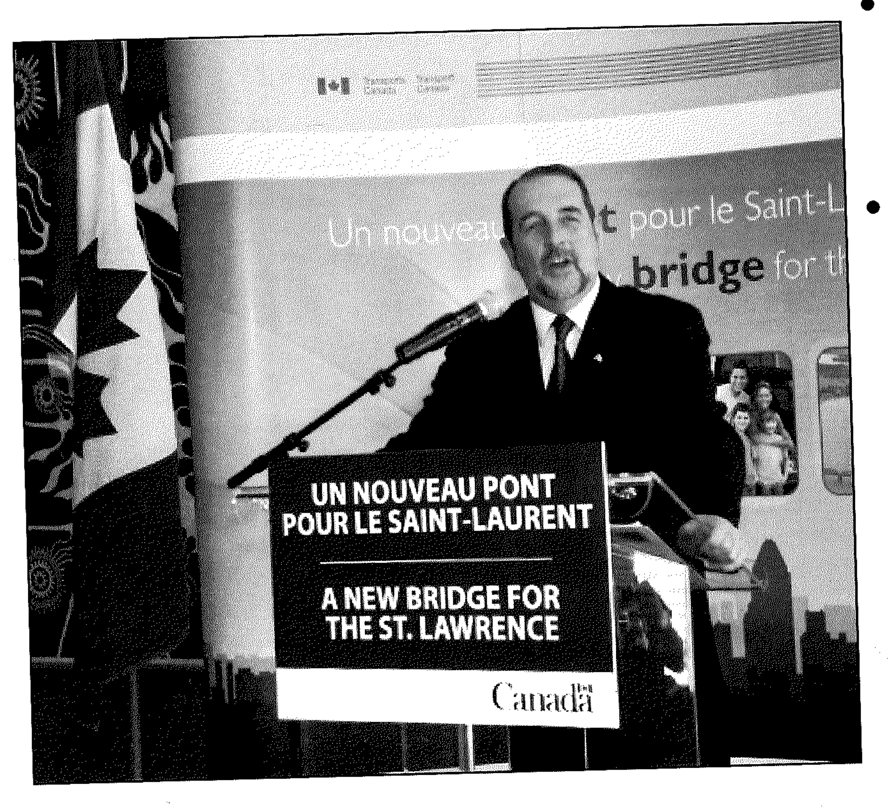


PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

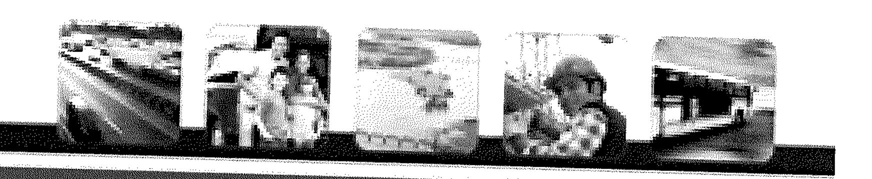
CONTEXTE



Contexte – Projet de nouveau pont



- Le 5 octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé le projet de nouveau pont
- Un des plus grands projets de PPP sur le marché canadien
  - Un projet de 3 à 5 milliards de dollars, avec une période opérationnelle de 30 ans
  - Des échéanciers d'approvisionnement et de construction parmi les plus dynamiques qu'a connus l'industrie
  - Prévision de 30 000+ emplois créés
- Jusqu'à maintenant, les jalons du projet et de l'approvisionnement ont été exécutés à temps ou avant échéance



Échéancier du projet

Oct. 2011 — Projet annoncé, date d'entrée en service : 2021

Janv. 2012 — Commencement de l'EE et des travaux techniques

Oct. 2013 — EE terminée

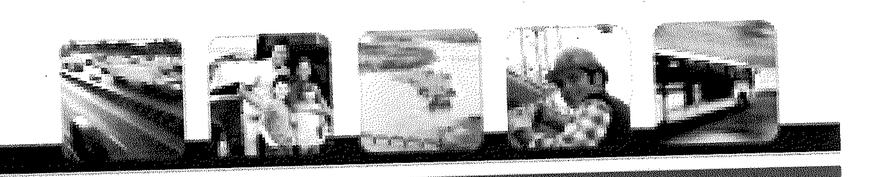
Oct. 2013 — Calendrier modifié, date d'entrée en service : 2018

Mars 2014 — DDQ

Juill. 2014 — DDP

Févr. 2015 — Propositions techniques

Avr. 2015 — Propositions financières



Échéancier du projet

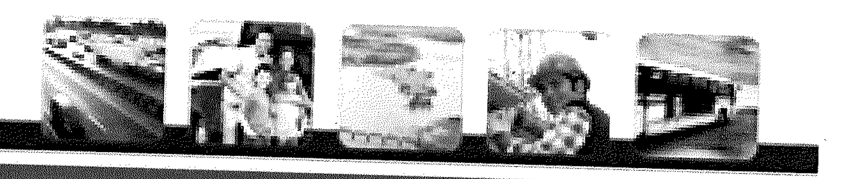
15 avril 2015 – Annonce du proposant privilégié

Avril-mai 2015 – Commencement des travaux préparatoires

Juin-juillet 2015 – Exécution de l'entente de partenariat

Décembre 2018 – Nouveau pont pour le Saint-Laurent terminé

Octobre 2019 – Corridor terminé

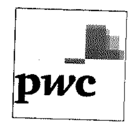


Équipe du projet et intervenants clés

- **Conseillers externes**

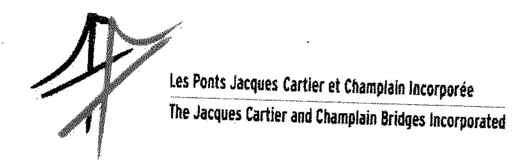






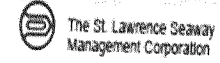
steer davies gleave

- **Intervenants clés**





Transports
Québec



The St. Lawrence Seaway Management Corporation

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

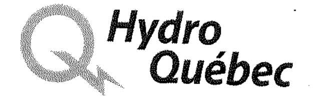


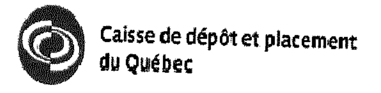
longueuil

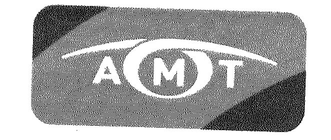
Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques

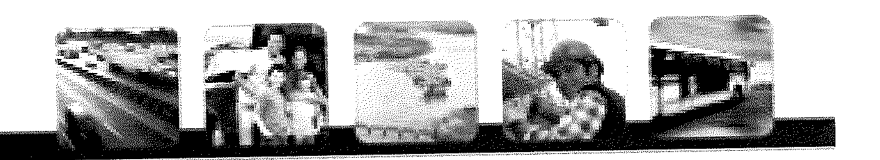












PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

LE PROJET



MONTREAL

NOUVEAU PONT DE L'ÎLE DES SOEURS

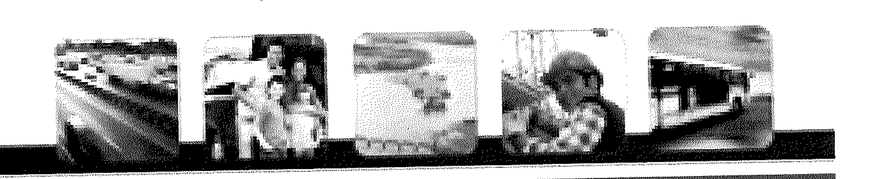
NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

AUTOROUTE 15

ÎLE DES SOEURS

TRAVAUX SUR L'ÎLE DES SOEURS

APPROCHE EST

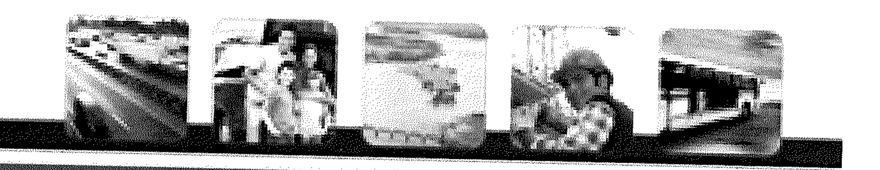


Considérations architecturales



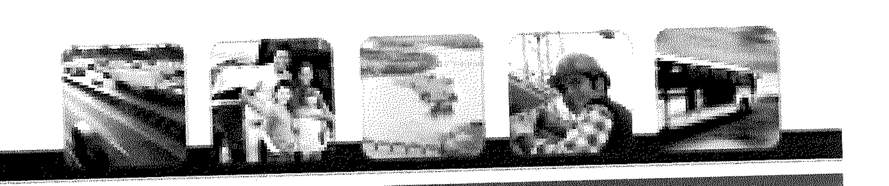
- Établissement d'un comité consultatif sur la qualité architecturale
  - Formé d'architectes et d'ingénieurs locaux notables
- Services d'architectes de pont de renommée mondiale assistés par des experts locaux

  DISSING+WEITLING architecture PROVENCHER_ROY
- Design prescrit
  - Caractéristiques architecturales prescrites, conjuguées avec la flexibilité dans l'utilisation des matériaux et des méthodes de construction



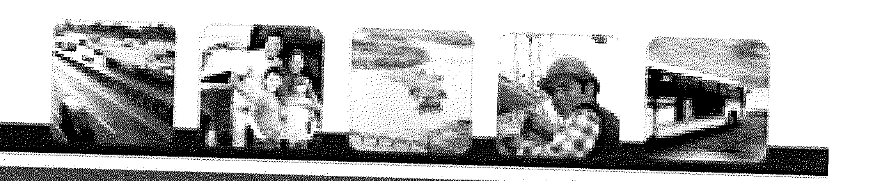
Structure du projet

- **Partenariat public-privé** où le partenaire assure la conception, la construction, le financement, les opérations et l'entretien du projet
  - Élaboration d'une entente fondée sur la performance, où l'on tire profit de l'expertise et de l'innovation du secteur privé et de la discipline et des incitatifs des marchés financiers pour livrer un projet optimal
  - Part importante de risques associés au projet, soit des dépassements de coûts, des retards dans l'échéancier et des travaux d'entretien imprévus, transférés au secteur privé
  - Risque de revenus assumés par le Canada, une solution de financement à long terme où un nombre important de capitaux (équité, dette à long terme) sont en jeu après l'achèvement substantiel de la conception-construction
  - Paiements effectués conformément aux jalons et au fil du temps seulement si l'actif est bien entretenu et que son rendement est bon
- Période d'opération de 30 ans où le coût du cycle de vie de l'ouvrage est connu dès le début, ce qui veut dire que les contribuables ne sont pas responsables des coûts imprévus pendant la durée du contrat



PROJET DE CORRIDOR DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

LE PROCESSUS D'APPROVISIONNEMENT



Stratégie d'approvisionnement

UN PROCESSUS ÉQUITABLE, OUVERT ET TRANSPARENT AFIN D'OBTENIR UNE VALEUR OPTIMALE POUR LES CONTRIBUABLES

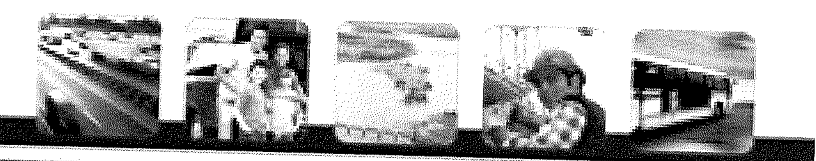
- Excède les pratiques exemplaires dans l'industrie du PPP
- Mobilisation rapide et continue de l'industrie
- Gestion rigoureuse et efficace
- Conseillers indépendants de renommée mondiale

Pour répondre aux normes les plus élevées en matière d'intégrité, de rapidité et de rapport qualité-prix



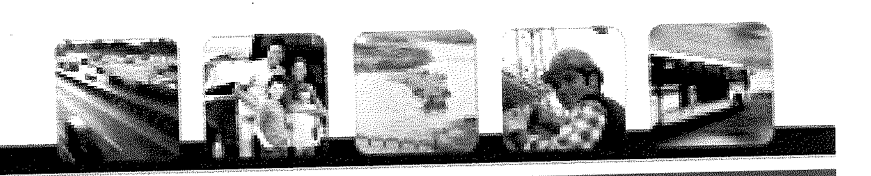
Processus d'approvisionnement en deux étapes

1. **Demande de qualification**
   - 17 mars au 7 mai 2014
   - Six réponses de consortiums internationaux reçues (55 entités au total)
   - Trois meilleurs répondants invités à l'étape de la demande de propositions
2. **Demande de propositions**
   - Annoncée le 18 juillet 2014
     - Propositions techniques reçues le 11 février 2015
     - Propositions financières reçues le 1er avril 2015
   - Neuf séries de rencontres individuelles tenues avec les proposants
     - Deux périodes de commentaires concernant l'entente de projet provisoire pour assurer la meilleure mobilisation possible de l'industrie



Trois consortiums participant à la DDP

Groupe Signature sur le Saint-Laurent	Rôle	Alliance Saint-Laurent	Rôle	Partenariat Nouveau Pont Saint-Laurent	Rôle
SNC-LAVALIN	Équité O&M DBJV	Kiewit	Équité O&M Const.	OHL	Équité O&M Const.
ACS	Équité O&M	MACQUARIE	Équité O&M	DIF	Équité
HOCHTIEF	Équité O&M	SKANSKA	Équité O&M Const.	acciona	Équité O&M Const.
DRAGADOS	Const.	AECON	Équité	SAMSUNG C&T	Équité Constr.
FLATIRON	Const.	WSP	Conception	HATCH Hatch Mott MacDonald	Conception
MMM GROUP	Conception	BUCKLAND & TAYLOR	Conception	Stantec	Conception
T.Y.LIN INTERNATIONAL	Conception	PARSONS BRINCKERHOFF	Conception	RAMBOLL	Conception
INTERNATIONAL BRIDGE TECHNOLOGIES, INC.	Conception			mainroad	O&M



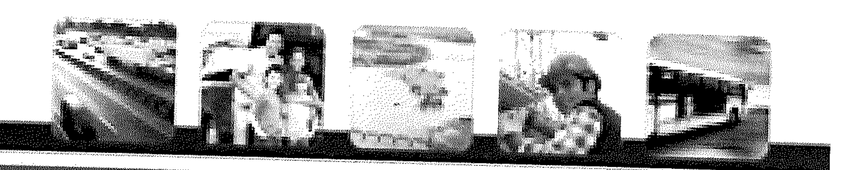
Demande de propositions (DDP)

- L'étape de DDP permet de déterminer quelle proposition offrant le meilleur prix pour les contribuables

- L'évaluation de la DDP a eu lieu en deux étapes :

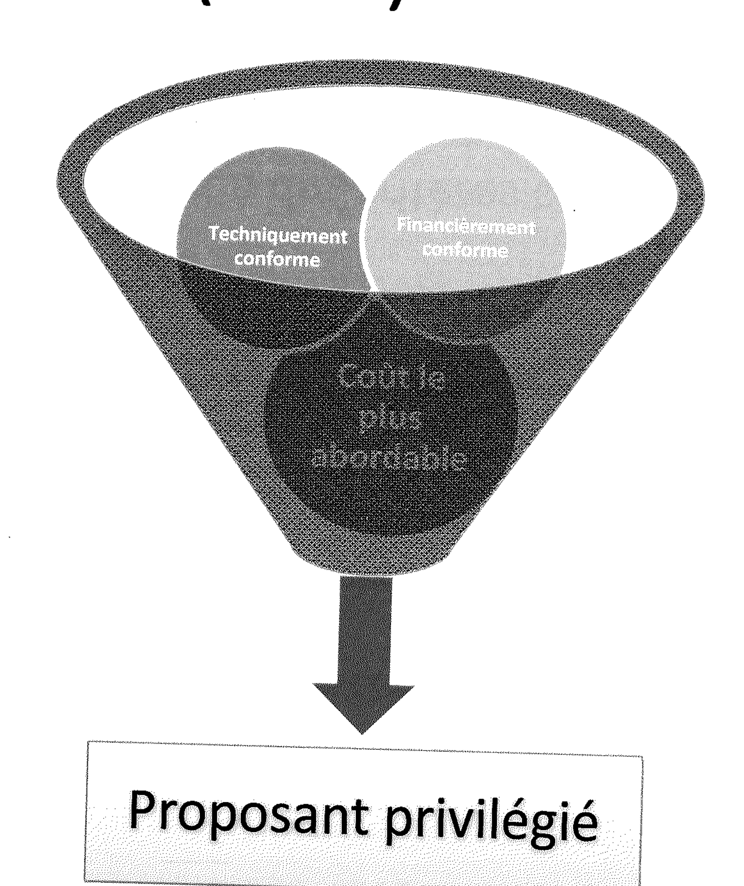
1. Évaluation des propositions techniques par rapport aux critères cotés de conformité obligatoires

2. Évaluation des propositions financières par rapport à des critères cotés de conformité et coût le plus abordable. Seules les propositions techniquement conformes sont évaluées pour la capacité financière

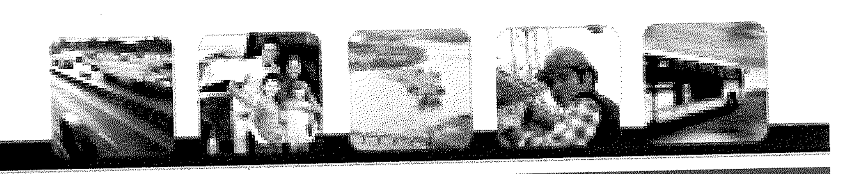


Demande de propositions (DDP)

- Les propositions techniques ont été évaluées selon huit éléments clés :
  - Gestion du temps
  - Gestion
  - Conception
  - Travaux de construction
  - Durabilité
  - Lignes directrices en matière d'architecture
  - Opérations, entretien et réhabilitation
  - Méthode de péage

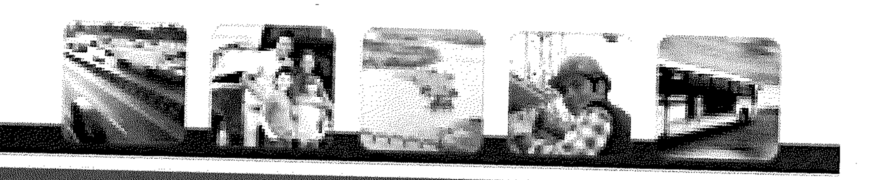


- Les propositions financières ont été évaluées selon deux éléments clés :
  - Faisabilité et crédibilité du plan financier et le coût le plus abordable



Principes d'évaluation

- Indépendance et impartialité
  - Les évaluateurs n'avaient pas de liens subalternes.
  - Toutes les divulgations de conflit d'intérêts ont été rigoureusement évaluées par un forum impartial de cadres supérieurs du fédéral (Comité d'examen des relations)
- Ségrégation des renseignements
  - Ségrégation complet des propositions techniques et financières
  - Comité d'évaluation formé d'équipes d'experts distinctes
- Effectuée par des experts et supervisée par des professionnels
  - Facilitée par un expert mandaté par le gouvernement et supervisé par un surveillant à l'équité
  - Experts réputés dans leur domaine des secteurs public et privé
  - Formation obligatoire pour tous les évaluateurs



Surveillance rigoureuse

- Comité d'examen des relations
  - Forum impartial de cadres supérieurs du fédéral pour évaluer les relations entre les personnes qui participent au projet NPSL, y compris les évaluateurs afin d'atténuer des possibles conflits d'intérêts
- Surveillant à l'équité indépendant
  - Surveillance officielle du processus pour assurer une validation indépendante et confirmer l'équité du processus. Participe à toutes les séances comme observateur et soulève tous les problèmes d'équité
- Comité de surveillance technique
  - Examine l'évaluation technique et les hypothèses et demande des explications au besoin
- Comité d'examen de l'évaluation
  - Assure l'examen final des rapports d'évaluation pour vérifier si les critères d'évaluation sont appliqués de façon constante et si les commentaires des évaluateurs sont suffisamment détaillés
- Cadre d'intégrité
  - Tous les proposants doivent se conformer aux dispositions de TPSGC en matière d'intégrité



Prochaines étapes clés

Avril 2015 – Exécution de l'entente de travaux préparatoires

Avril-mai 2015 – Commencement des travaux préparatoires

Juin-juillet 2015 – Exécution de l'entente de partenariat

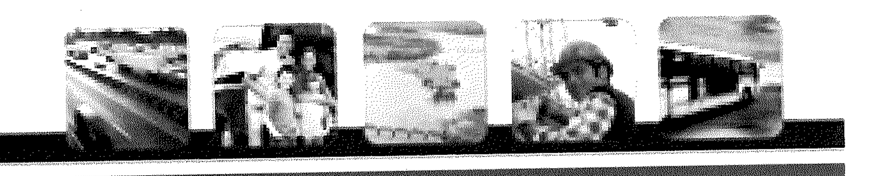
Juin-juillet 2015 – Commencement de la construction

Été-automne 2015 – Séance d'information technique et publication des documents du projet



Infrastructure
Canada





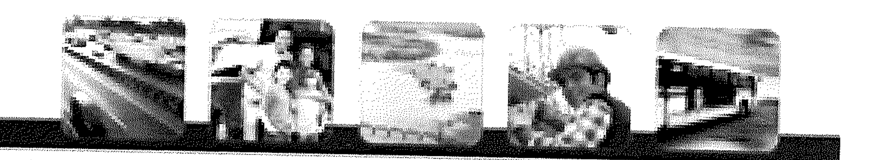
NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT

April 15, 2015



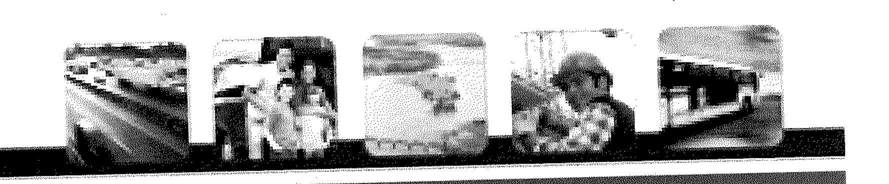
Infrastructure Canada

Canada



NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT

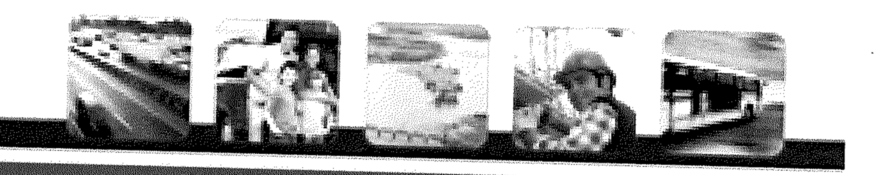
CONTEXT



Context - New Bridge Project



- On October 5, 2011, Government of Canada launched new Bridge project
- One of the largest PPP projects brought to market in Canada
  - $3 to $ 5 billion project, with an operational period of 30 years
  - One of the most aggressive procurement and construction schedules seen in the industry
  - Expected to create 30,000+ jobs
- To date, all project and procurement milestones have been on-time or ahead of schedule

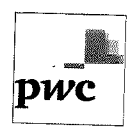


Project Team and Key Stakeholders

- **Project Advisors**

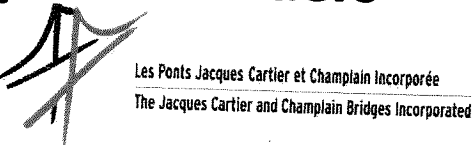
ARUP





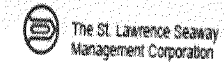


- **Key Stakeholders**





Transports
Québec



Corporation de Gestion de la
Voie Maritime du Saint-Laurent

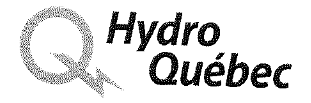


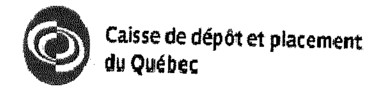
Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques

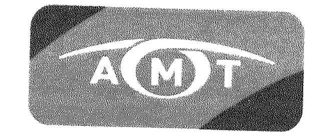


longueuil

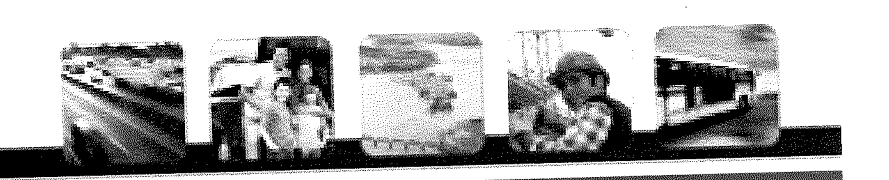






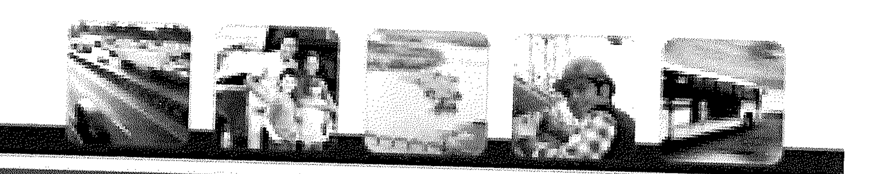


4



NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT

THE PROJECT



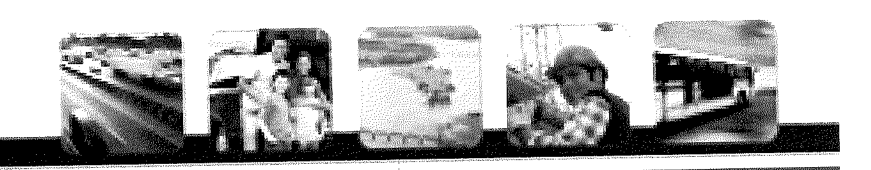
Project Components

MONTREAL

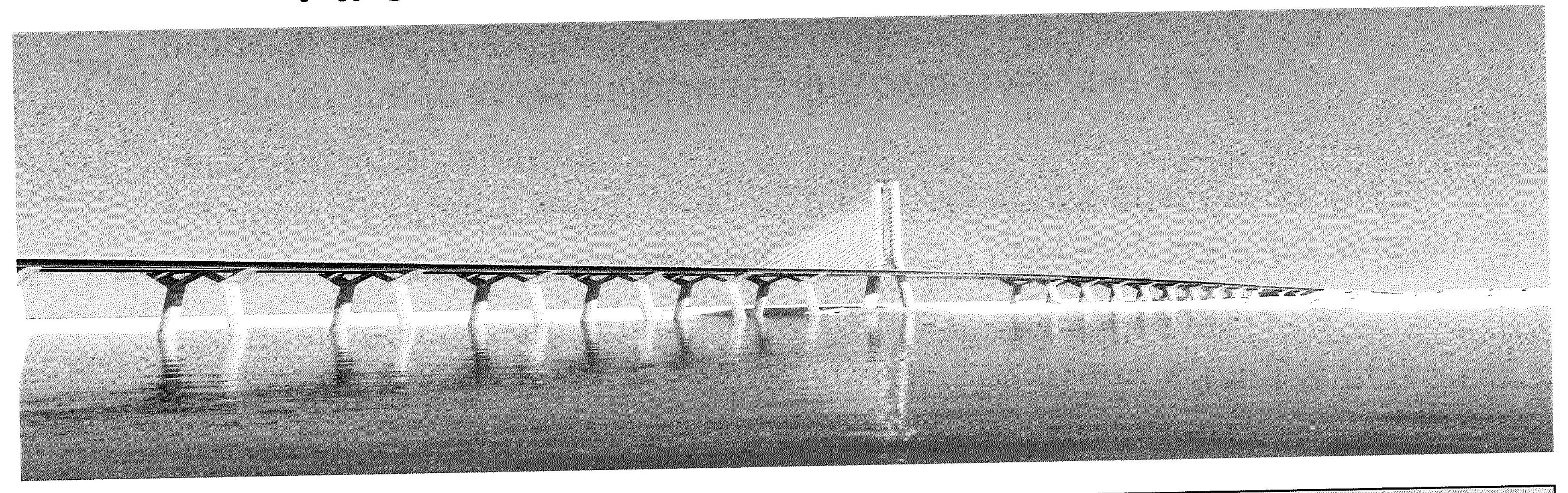
ST. LAWRENCE RIVER

AUTOROUTE 15

BROSSARD



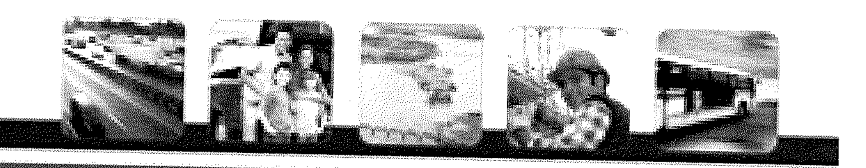
Architectural Considerations



- Established architectural quality advisory panel
  - Comprised of notable local architects and engineers
- Retained world-class bridge architects supported by local experts

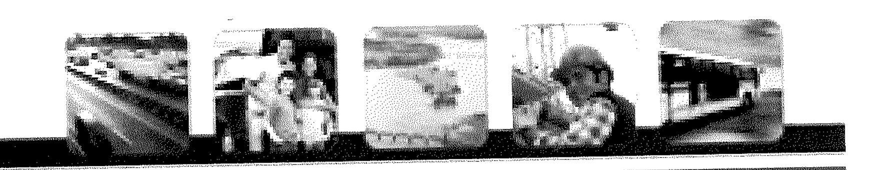
DISSING+WEITLING architecture PROVENCHER_ROY

- Mandatory Definition Design
  - Prescribed architectural features combined with flexibility of materials and methods



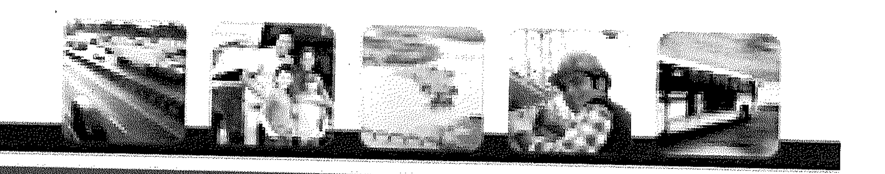
Project Structure

- **Public Private Partnership** where private partner designs, builds, finances, operates and maintains the project
  - Performance-based project agreement developed, where expertise and innovation of private sector and discipline and incentives of capital markets are leveraged to deliver optimal project
  - Major share of project risks, including costs overruns, schedule delays, and unexpected maintenance transferred to private sector
  - Revenue risk retained by Canada, long-term financing solution where significant capital (equity, long term debt) is at risk post design build substantial completion
  - Payments made at set milestones and over time only if asset is properly maintained and performs well
- Operating period of 30 years where cost of asset is known upfront, meaning that taxpayers are not on the hook for costs that arise unexpectedly during the contract period



NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE CORRIDOR PROJECT

THE PROCUREMENT PROCESS

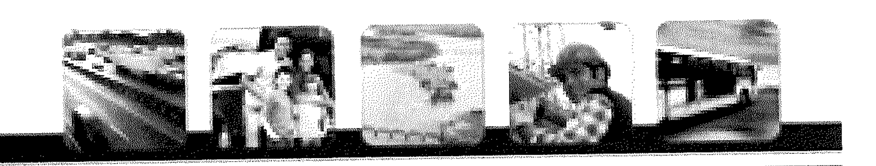


Procurement Strategy

A RIGOUROUS, FAIR, OPEN AND TRANSPARENT PROCESS TO OBTAIN BEST VALUE FOR TAXPAYERS

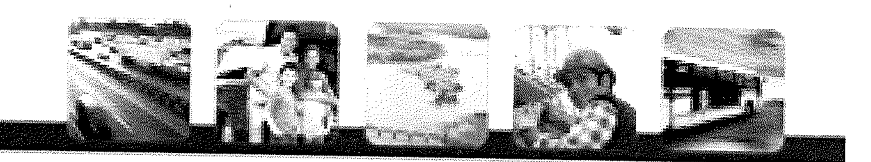
- Exceed the best practices in the P3 industry
- Early and continuous industry engagement
- Rigorous and effective governance
- World class third party advisors

to achieve the highest standards of integrity, timeliness and best value



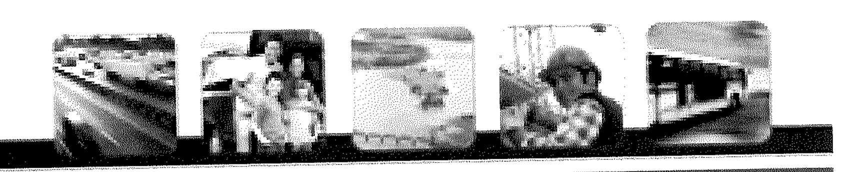
Two Step Procurement Process

1. **Request for Qualifications**
   - March 17 to May 7, 2014
   - 6 responses from international consortia received (55 entities in total)
   - 3 highest respondents invited to RFP Stage
2. **Request for Proposals**
   - Launched on July 18, 2014
     - Technical proposals received on Feb 11, 2015
     - Financial proposals received on April 1, 2015
   - 9 series of individual meetings held with proponents
     - Two rounds of comments on draft Project Agreement held to ensure best possible industry engagement



Three Shortlisted Proponents

Signature on the St. Lawrence Group	Role	Saint-Laurent Alliance	Role	St. Lawrence New Bridge Partnership	Role
SNC·LAVALIN	Equity O&M DBJV	Kiewit	Equity O&M Const.	OHL	Equity O&M Const.
ACS	Equity O&M	MACQUARIE	Equity O&M	DIF	Equity
HOCHTIEF	Equity O&M	SKANSKA	Equity O&M Const.	acciona	Equity O&M Const.
DRAGADOS	Const.	AECON	Equity	SAMSUNG C&T	Equity Constr.
FLATIRON	Const.	WSP	Design	HATCH Hatch Mott MacDonald	Design
MMM GROUP	Design	BUCKLAND & TAYLOR	Design	Stantec	Design
T·Y·LIN INTERNATIONAL	Design	PARSONS BRINCKERHOFF	Design	RAMBOLL	Design
INTERNATIONAL BRIDGE TECHNOLOGIES, INC.	Design			mainroad	O&M



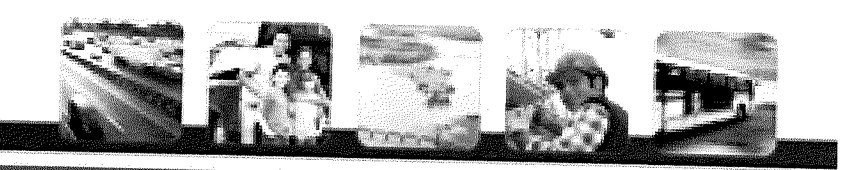
Request for Proposals (RFP)

- The RFP stage determines the lowest cost, compliant proposal to be identified as the Preferred Proponent

- The RFP Evaluation occurred in two phases:

1. Evaluation of Technical Proposals against established mandatory and rated criteria for compliance

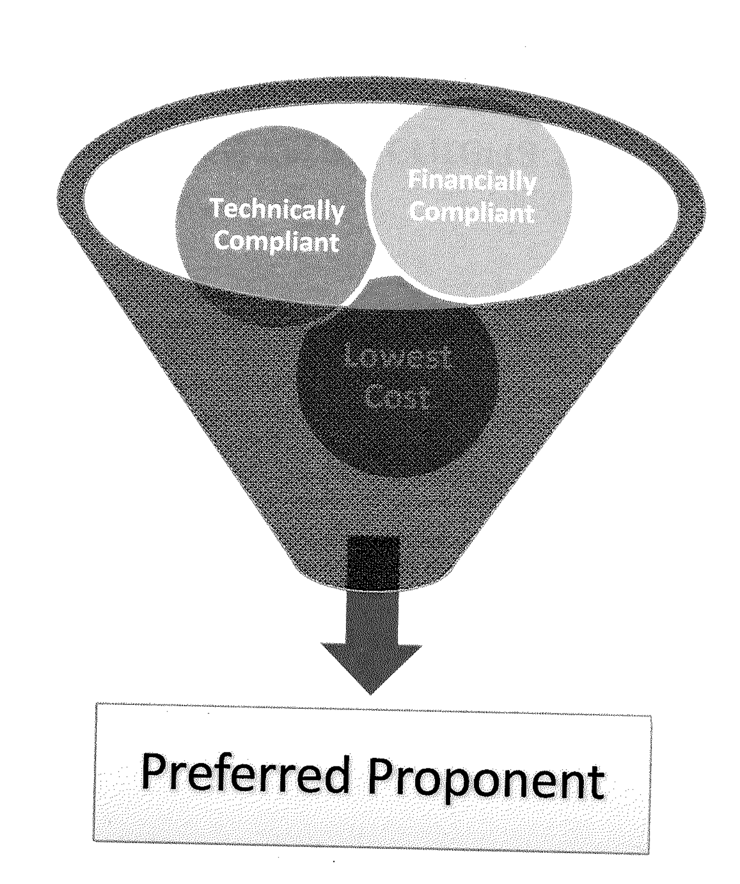
2. Evaluation of Financial Proposals against established rated criteria for compliance and lowest cost. Only technically compliant proposals are evaluated for financing capability

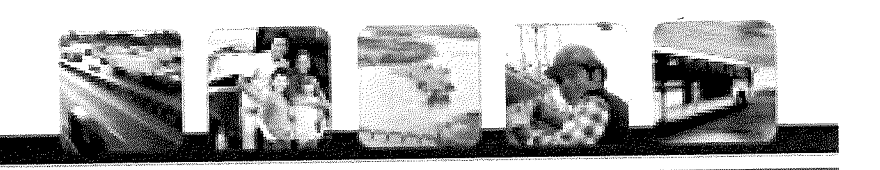


Request for Proposals (RFP)

- Technical Proposals were evaluated based on 8 key elements:
  - Time Management
  - Management
  - Design
  - Construction
  - Durability
  - Architectural Guidelines
  - Operations, Maintenance and Rehabilitation
  - Tolling Approach

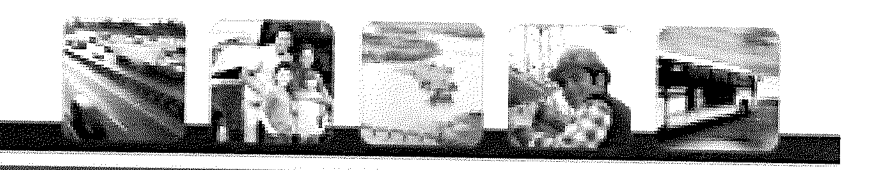
- Financial Proposals were evaluated based on 2 key elements:
  - Achievability and Credibility of Financing Plan and lowest cost





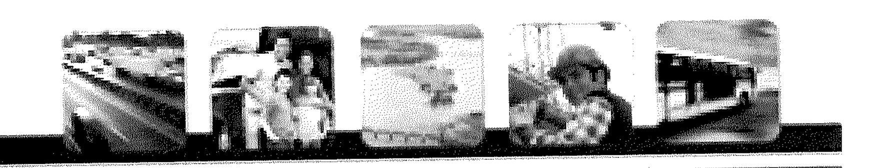
Evaluation Principles

- Independent and Unbiased
  - Evaluators did not have subordinate relationships
  - All conflicts of interest disclosures rigorously assessed by an impartial forum of senior federal executives (Relationship Review Committee)
- Segregation of Information
  - Complete segregation of Technical/Financial Proposals
  - Evaluation committee comprised of separate teams of experts
- Conducted by Experts and Overseen by Professionals
  - Facilitated by a government contracting expert and overseen by a Fairness Monitor
  - Reputable subject matter experts from both the public and private sectors
  - Mandatory training for all evaluators



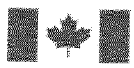
Rigorous Oversight

- Relationship Review Committee
  - Impartial forum of senior federal executives to assess relationships between and among individuals involved in the NBSL project including evaluators to mitigate potential conflicts of interest
- Independent Fairness Monitor
  - Formal oversight of the process, ensure an independent validation and attest to the fairness of the process. Attends all sessions as an observer and raises any fairness issues
- Technical Oversight Committee
  - Review and challenge function of technical evaluation and assumptions
- Evaluation Review Committee
  - Final review of evaluation reports to ensure consistent application of evaluation criteria and evaluator remarks are adequately substantiated
- Integrity Framework
  - All Proponents required to comply with PWGSC Integrity Provisions



Key Next Steps

- April 2015 – Early Works Agreement Executed
- April/May 2015 – Early Works Begin
- June/July 2015 – Project Agreement Executed
- June/July 2015 – Construction Begins
- Summer / Fall 2015 – Technical Briefing and Release of Project Documents



Infrastructure
Canada

Canada

Canada

PREPARATORY STAGE OF THE NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE PROJECT NEARS COMPLETION

Update on the New Bridge for the St. Lawrence Corridor Project

March 6, 2015 - Montreal, Quebec - Infrastructure Canada

In order to allow for construction of the new bridge for the St. Lawrence corridor (NBLSC), certain residential, commercial and public properties must be acquired. The Government of Canada is pleased to announce that the 14 affected residential properties have all been acquired by mutual agreement.

The Government of Canada is also hoping to finalize agreements for acquisition of the remaining public and commercial properties required for the project.

In the case of land owned by the City of Montréal, given the accelerated timelines for this project, the City and the Government of Canada agree that expropriation may be the most efficient means of acquiring the 73 properties belonging to the City in order to ensure that the new bridge can be in service by 2018.

A notice of intention to expropriate, detailing all properties potentially subject to expropriation in relation to NBLSC, will be published in the March 7, 2015 edition of the *Canada Gazette.*

Three consortia, Signature on the St. Lawrence Group, Saint-Laurent Alliance and St. Lawrence New Bridge Partnership, submitted their technical proposals on February 11, 2015, following the request for proposals launched in July 2014. The deadline for the submission of financial proposals is April 1, 2015.

The name of the selected proponent will be announced in late April and construction on the new bridge should begin in the summer.

Quick Facts

- The new bridge for the St. Lawrence corridor project is one of the largest infrastructure projects in North America.
- The project includes a new bridge for the St Lawrence, a new Île-des-Soeurs bridge, reconstruction of Highway 15 on Île-des-Soeurs and reconstruction and widening of Highway 15 on the Island of Montreal.
- Private properties account for less than 0.3% of the properties located within the New Bridge for the St Lawrence corridor. The remaining properties belong to the various levels of government, including the federal government.
- The 14 residential properties required for the project were all acquired on a willing-buyer/willing-seller basis.

Quotes

Canada

"Since the start of the project, in October 2011, the Government of Canada and its various stakeholders have been working on an accelerated timeline, so that Quebecers and the thousands of users of the new bridge for the St. Lawrence can benefit from a safe and architecturally stunning bridge by December 2018."

"I commend the cooperation of private and public property owners during the process to acquire properties along the corridor for the new bridge. Their collaboration has been invaluable in our efforts to get the work started according to the planned timetable."

The Honourable Denis Lebel
Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Related Products

Find out about the procurement process under way to select the private partner for the project.

Additional Links

To learn more about the New Bridge for the St Lawrence Corridor project, go to:
http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-eng.html

Canada Gazette site: http://www.gazette.gc.ca/gazette/home-accueil-eng.php

- 30 -

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

Infrastructure Canada
www.infrastructure.gc.ca
613-960-9251
Toll free: 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Follow us on Twitter

Media Relations
Public Works and Government Services Canada
514-496-3588
Follow us on Twitter

Canada

LA PRÉPARATION DU PROJET DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT ENTRE DANS SA PHASE FINALE

Mise à jour sur le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le 6 mars, 2015 – Montréal (Québec) – Infrastructure Canada

Afin de permettre la construction du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (CNPSL), des propriétés résidentielles, commerciales et publiques doivent être acquises, dont 14 résidences privées. Le gouvernement du Canada est heureux d'annoncer que des ententes de gré à gré ont été conclues pour l'ensemble des 14 propriétés résidentielles.

Le gouvernement du Canada souhaite toujours arriver à des ententes pour l'acquisition des propriétés publiques et commerciales restantes pour les besoins du projet.

Concernant les terrains appartenant à la Ville de Montréal, étant donné l'échéancier accéléré du projet, la Ville et le gouvernement du Canada ont convenu que l'expropriation peut être la manière la plus efficace d'acquérir la totalité des 73 propriétés appartenant à la Ville afin d'assurer la mise en service du nouveau pont à temps pour 2018.

Un avis visant à signaler l'intention d'exproprier, détaillant chacun des terrains potentiellement sujets à une expropriation dans le cadre du CNPSL, sera publié dans l'édition du 7 mars 2015 de la *Gazette du Canada*.

Trois consortiums, Groupe Signature sur le Saint-Laurent, Alliance Saint-Laurent et Partenariat Nouveau pont Saint-Laurent, ont soumis leurs propositions techniques le 11 février dernier en réponse à la demande de propositions lancée en juillet 2014. L'échéance pour la présentation des propositions financières est le 1er avril 2015.

Par la suite, le nom du proposant sélectionné sera annoncé au cours du mois d'avril et la construction du nouveau pont devra débuter le printemps prochain.

Faits en bref

- Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent est l'un des plus grands projets d'infrastructure en Amérique du Nord.
- Le projet comprend, entre autres, un nouveau pont pour le Saint-Laurent, un nouveau pont de l'île-des-Sœurs, la reconstruction de l'autoroute 15 sur L'Île-des-Sœurs, et la reconstruction et l'élargissement de l'autoroute 15 sur l'île de Montréal.
- Les propriétés privées commerciales et résidentielles représentaient moins de 0.3 % des propriétés situées dans le corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Les autres appartiennent aux différents paliers de gouvernement, y compris le gouvernement fédéral.
- Des ententes de gré à gré ont été conclues pour l'ensemble des 14 propriétés résidentielles.

Citations

« Depuis le lancement du projet en octobre 2011, le gouvernement du Canada et les différents intervenants ont travaillé de façon accélérée afin que les Québécois et les milliers d'usagers du nouveau pont sur le Saint-Laurent puissent bénéficier d'un ouvrage qui sera sécuritaire et d'une grande qualité architecturale d'ici décembre 2018.»

« Je tiens à souligner la coopération des propriétaires publics et privés dans le processus d'acquisition des propriétés situées dans le corridor du nouveau pont. Leur collaboration a été précieuse afin que les travaux puissent débuter selon l'échéancier prévu.»

L'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Canada

Produits connexes

Renseignez-vous sur le processus d'approvisionnement en cours pour la sélection du partenaire privé pour le projet.

Liens additionnels

Pour en savoir plus au sujet du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, rendez-vous à http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-fra.html

Site de la Gazette du Canada: http://www.gazette.gc.ca/gazette/home-accueil-fra.php

Personnes-ressources

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Numéro sans frais : 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Suivez-nous sur Twitter

Relations avec les médias pour toute question relative à l'acquisition de terrains
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
514-496-3588
Suivez-nous sur Twitter

Canada

ATTRIBUTION DU CONTRAT POUR LES SERVICES D'INGÉNIERIE DU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT

Arup appuiera Infrastructure Canada pendant les travaux de conception, de construction et d'exploitation du projet

23 février 2015 – Montréal (Québec) – Infrastructure Canada

Au terme d'un processus d'approvisionnement ouvert, transparent, concurrentiel et équitable, un contrat a été attribué à la firme Arup pour assurer les services d'ingénieur du donneur d'ouvrage (services d'ingénierie) pour le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Arup offrira des conseils techniques d'experts à Infrastructure Canada et s'assurera que les exigences du gouvernement du Canada pour ce projet seront respectées. De plus, la firme d'ingénieurs-conseils participera aux activités de surveillance du projet et vérifiera la conformité, la qualité et l'impartialité du travail de l'ingénieur indépendant.

La sélection des experts en ingénierie démontre que le gouvernement du Canada est déterminé à construire des infrastructures durables et de haute qualité qui respectent des normes techniques rigoureuses et qui répondent aux besoins des utilisateurs.

Le contrat couvrira une période d'environ sept ans, qui pourrait être prolongée de trois périodes d'un an chacune, pour une valeur totale de 20,4 M$ (taxes incluses). De plus, un surveillant à l'équité externe au gouvernement a été mandaté pour fournir une opinion impartiale sur l'équité de ce processus d'approvisionnement.

Faits en bref

- Le corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent sera construit dans le cadre d'un partenariat public-privé, afin d'offrir le meilleur rapport qualité-prix aux Canadiens et pour s'assurer que le projet sera réalisé en respectant les échéances et le budget prévus.
- Le gouvernement du Canada est déterminé à mettre en service le nouveau pont pour le Saint-Laurent d'ici 2018, ainsi qu'à terminer le reste du projet du corridor, y compris la réfection de l'autoroute 15 et la construction du nouveau pont de l'Île des Sœurs, d'ici 2020.
- Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent créera des dizaines de milliers d'emplois et contribuera à la prospérité économique de Montréal et du Canada dans son ensemble.

Citations

« La sélection des experts en ingénierie, qui appuieront notre équipe, témoigne de notre engagement à mettre en place un pont sécuritaire, fiable et durable, construit dans les meilleurs délais, au meilleur rapport qualité-prix et dans le respect de l'environnement.»

« Le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent avance bien et nous respectons toutes les échéances prévues. Le début des travaux de construction est prévu pour l'été 2015. »

L'honorable Denis Lebel
Ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales,
et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec

Produits connexes

Consultez l'avis d'approvisionnement sur www.achatsetventes.gc.ca .

Canada

Renseignez-vous sur le processus d'approvisionnement en cours pour la sélection du partenaire privé pour le projet.

Liens additionnels

Pour en savoir plus au sujet du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent, rendez-vous à http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-fra.html

- 30 -

Personnes-ressources

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires Intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Numéro sans frais : 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Suivez-nous sur Twitter

Relations avec les médias
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
514-496-3588
Suivez-nous sur Twitter

Canada

ENGINEERING SERVICES CONTRACT AWARDED FORTHE NEW BRIDGE FOR THE ST. LAWRENCE

Arup will assist Infrastructure Canada during the design, construction and operational phases of the project

February 23 2015 – Montreal, Quebec – Infrastructure Canada

Following an open, transparent, competitive and fair procurement process, Arup has been awarded a contract to provide engineering consulting services to the project authority for the new bridge for the St. Lawrence corridor project.

Arup will provide expert technical advice to Infrastructure Canada and will ensure that the Government of Canada's requirements for this project are met. In addition, the consulting engineering firm will participate in project monitoring activities and verify the compliance, quality and integrity of the work performed by the independent engineer.

The selection of engineering experts shows that the Government of Canada is committed to building durable, high-quality infrastructure that meets rigorous technical standards and supports the needs of users.

The contract will cover a period of approximately seven years, with three one-year option periods, for a total value of $20.4 million (taxes included). A fairness monitor external to the government has been selected to provide an impartial opinion on the fairness of this procurement process.

Quick Facts

- The New Bridge for the St. Lawrence Corridor will be built as part of a public-private partnership, in order to provide Canadians with best value for money and to ensure that the project is delivered on time and on budget.
- The Government of Canada is committed to having the new bridge for the St. Lawrence in service by 2018, and to having the remainder of the corridor, including the reconstruction of Highway 15 and the new Île-des-Soeurs bridge, completed by 2020.
- The new bridge for the St. Lawrence corridor project will create tens of thousands of jobs and will contribute to the economic prosperity of Montreal and of Canada as a whole.

Quotes

"The selection of engineering experts to support our team demonstrates our commitment to delivering a safe, reliable, long-lasting bridge, constructed in a timely, cost-effective and environmentally responsible manner."

"The new bridge for the St. Lawrence corridor project is progressing well and is on target to meet all planned deadlines. Construction is scheduled to begin in the summer of 2015."

The Honourable Denis Lebel
Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec

Related Products

Consult the procurement notice on www.buyandsell.gc.ca.

Canada

Find out about the procurement process under way to select a private partner for the project.

Additional Links

To find out more on the new bridge for the St. Lawrence corridor project:
http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/index-eng.html

- 30 -

Contacts

Vincent Rabault
Press Secretary
Office of the Minister of Infrastructure, Communities and Intergovernmental Affairs and Minister of the Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec
613-943-1838

Infrastructure Canada
613-960-9251
Toll-free number: 1-877-250-7154
media@infc.gc.ca
Follow us on Twitter

Media Relations
Public Works and Government Services Canada
514-496-3588
Follow us on Twitter

Canada

Communiqué
POUR DIFFUSION LE LUNDI 12 JANVIER 2015, À 13 H

Travaux majeurs qui ouvriront la voie à la réalisation du projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Déplacement d'un tronçon de la ligne Hertel-Viger d'Hydro-Québec

Le 12 janvier 2015 – Montréal – (Québec)

Infrastructure Canada et Hydro-Québec entreprendront, au cours des prochains jours, des travaux importants en préparation pour le projet du corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Dans le cadre de ces travaux, Hydro-Québec déplacera un tronçon de la ligne Hertel-Viger qui longe et traverse présentement l'emplacement du nouveau pont pour le Saint-Laurent qui se trouve sur la Rive-Sud de Montréal à Brossard.

Dès la mi-janvier,Hydro-Québec entreprendra la construction des fondations pour les nouveaux pylônes et procèdera, dès ce printemps, à l'installation et au montage des ceux-ci ainsi qu'au déroulement des câbles électriques. Par la suite, l'ancien tronçon sera démonté et les travaux seront parachevés en septembre 2015.

Une coordination sera effectuée par Hydro-Québec en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCCI), afin de minimiser les entraves routières qui seront occasionnelles.

Les faits en bref

- Les travaux consisteront à construire un nouveau tronçon de ligne qui sera composé de huit pylônes , ainsi qu'à procéder au démantèlement du tronçon actuel de la ligne.
- En octobre dernier lors d'une séance d'information publique tenue à Brossard, Infrastructure Canada et Hydro-Québec ont informé la population des travaux prévus ainsi que des mesures d'atténuation qui seront mises en place.
- En plus de créer des milliers d'emplois dans la grande région de Montréal, le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent favorisera aussi la croissance économique en améliorant la connectivité du réseau et la circulation continue et sécuritaire des gens et des marchandises.

Citations

« Je suis heureux de souligner le début de ces travaux essentiels pour la réalisation du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Encore une fois, le gouvernement du Canada démontre son engagement à respecter l'échéancier accéléré de ce projet qui représentera un atout important pour la grande région de Montréal. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires, dont Hydro-Québec, pour assurer la mise en service du nouveau pont pour le Saint-Laurent en 2018, et terminer les autres composantes du corridor d'ici 2020. »

L'honorable Denis Lebel, ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.

Produits connexes

Pour plus d'information au sujet des travaux, veuillez consulter le Bulletin Info-Travaux d'Hydro-Québec à l'adresse suivante: http://www.hydroquebec.com/projets/hertel-viger.html

Canada

Liens connexes

Pour en savoir plus au sujet du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent
Consultez la présentation d'Infrastructure Canada préparée pour la séance d'information sur le déplacement des pylônes d'Hydro-Québec :http://www.infrastructure.gc.ca/nbsl-npsl/presentations-fra.html

- 30 -

Contacts

Vincent Rabault
Attaché de presse
Cabinet du ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales, et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.
613 943-1838

Infrastructure Canada
613 960-9251
Sans frais : 1-877-250-7154
Courriel : media@infc.gc.ca
Twitter : @INFC_fra
Site Web : Infrastructure Canada

Hydro-Québec
Marie-Ève Sylvestre
Conseillère – Communication avec les collectivités
Direction – Affaires régionales et collectivités
Téléphone : 450 441-7200 poste 7522